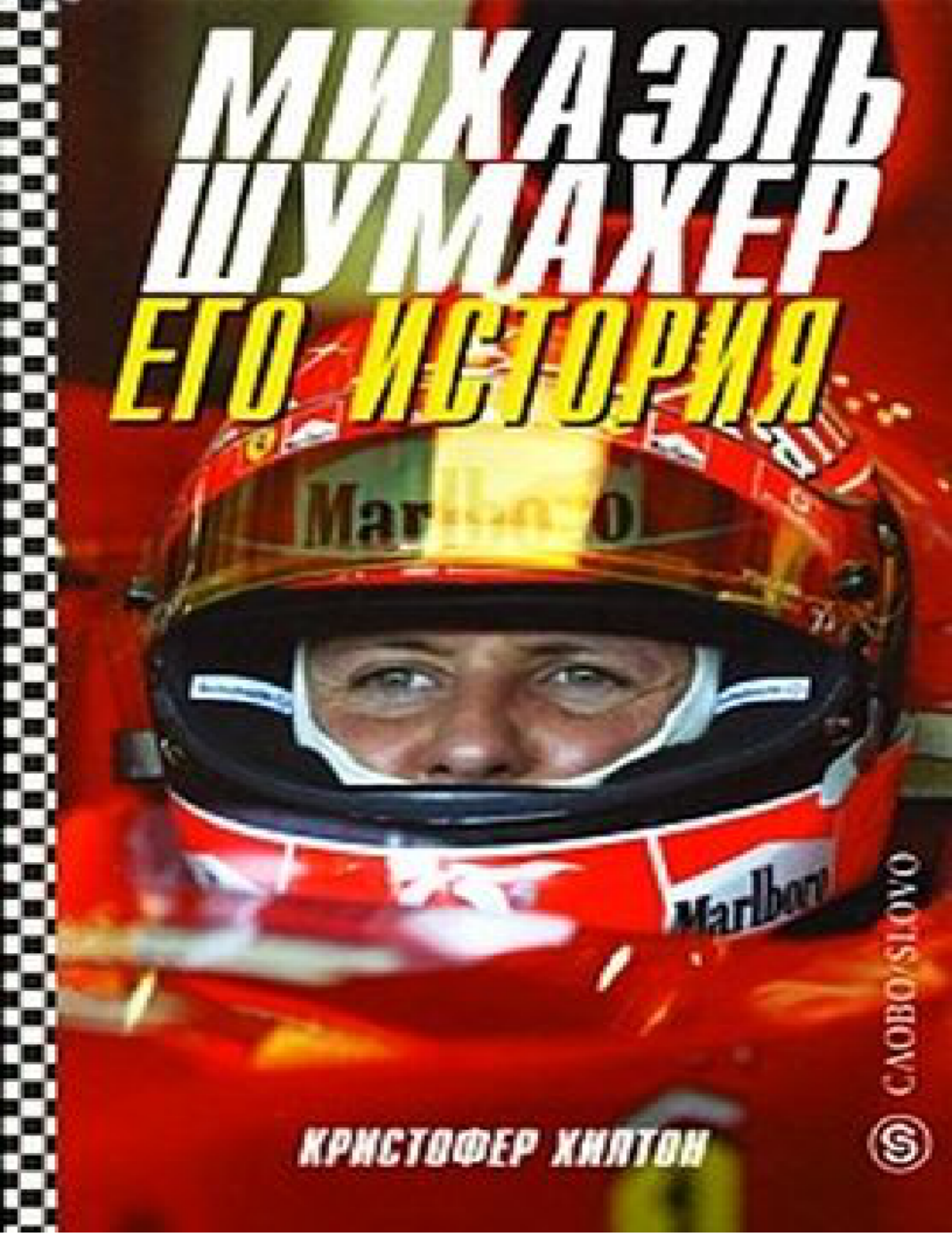
МИХАЭЛЬ ШУМАХЕР

ЕГО ИСТОРИЯ



КРИСТОФЕР ХИЛТОН

СЛОВО/SLOVO

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Впервые в России — полная биография самого популярного гонщика современности.

Интервью самых известных гонщиков, инженеров и журналистов о суперзвезде автоспорта.

История завоевания семи чемпионских титулов в чемпионате мира по автогонкам в классе Формула 1.

Полная статистика выступлений Михаэля Шумахера во всех гоночных классах.

Михаэль Шумахер — самый титулованный спортсмен в истории чемпионата мира по автогонкам в классе Формула 1. Пилот, переписавший все существовавшие до него рекорды, выигравший семь чемпионских титулов и не оставивший равнодушным никого. Его любили или ненавидели. Само имя «Шумахер» стало нарицательным. В судьбе этого гонщика, в течение пятнадцати лет участвовавшего в борьбе за титул в самой престижной категории мирового автоспорта, были взлеты и падения, яркие победы и тяжелые травмы.

Это рассказ о достижениях чемпиона, записанный со слов свидетелей и непосредственных участников событий. Путь от «Солнечного мальчика» до «Красного Барона», лидера легендарной Скудерии Ferrari, интервью коллег Михаэля Шумахера, воспоминания соперников составляют эту книгу — полную биографию одного из самых противоречивых и популярных гонщиков современности.

- Кристофер Хилтон
  - Вступление
  - Глава 1. Путь
  - Глава 2. «С удовольствием!»
  - Глава 3. Взрыв
  - Глава 4. Замечательный молодой человек
  - Глава 5. В погоне за Сенной
  - Глава 6. «Страшно, по-настоящему страшно»
  - Глава 7. Родео
  - Глава 8. В шаге от цели
  - Глава 9. Его Эра
  - Глава 10. Непобедимый
  - Глава 11. Исключение из правил
  - Глава 12. Лучший на все времена
  - Приложение № 1. Его гонки

■

        - Картинг
        - Младшие формулы
    - Приложение № 2. Большие гонки
        -
        - 1991 год
        - 1992 год
        - 1993 год
        - 1994 год
        - 1995 год
        - 1996 год
        - 1997 год
        - 1998 год
        - 1999 год
        - 2000 год
        - 2001 год
        - 2002 год
        - 2003 год
        - 2004 год
        - 2005 год
        - 2006 год
- notes
    - 1
    - 2
    - 3
    - 4
    - 5
    - 6
    - 7

Кристофер Хилтон
Михаэль Шумахер. Его история

Моя искренняя благодарность Мартину Брандлу, Джулиану Бейли, Марку Госенсу, Алессандро Дзанарди, Джонни Херберту, Хайнцу-Харальду Френтцену, Йохену Массу, Эдди Джордану, Дэйву Прайсу, Альберту Хамперу, Аллану Макнишу, Отто Ренсингу, Йозефу Кауфману, Петеру Ханшеру; Вольфгангу Шаттлигу из Mercedes, Петеру Зауберу, Дику Беннетсу, Кейо Росбергу и Элмару Хоффману; Густаву Хекеру за его воспоминания и предоставленные им факты; Вернеру Айхингеру из Формулы Koenig за его воспоминания и предоставленные материалы, включая фотоархивы; Вольфгангу Ноймамеру, ведущему статистику гонок немецкой Формулы 3; Манфреду Хану из немецкой ФЗ; Даниэлю Партелю из EFDA; Грэхему Джоунсу из Ford Motosport Britain и Хельге Мюллер из Ford Germany; Дитмару Ленцу из немецкого картинга; Морису Хэмилтону из The Observer; Деррику Олсону, работавшему в The Independent; Мальколму Фолли из The Mail of Sunday; Тони Джардину и Виктории Флак из Jardine PR; Марку Берджесу за разрешение цитировать журнал Karting Magazine; Саймону Тэйлору из Autosport — за разрешение пользоваться цитатами; Стефани Шассань из TAG Heuer, компании, статистические возможности которой просто неоценимы; Ангеле Хоф из Немецкого автоспортивного союза; Инге и покойному Барбелу —

за переводы; пресс-службе Ferrari за регулярные бюллетени по ходу сезона; профессору Ральфу Йессеру с исторического факультета Кёльнского университета; профессору Сиду Уоткинсу; Россу Брауну и Рори Берну из Ferrari.

Кристофер Хилтон

Вступление

Формула 1 девяностых годов сильно изменилась по сравнению с восьмидесятыми. Про шестидесятые и говорить не приходится. На смену талантливым энтузиастам-самоучкам приходили профессиональные вышколенные менеджеры и инженеры. Они не могли похвастать знатным происхождением или светскими манерами, как их предшественники из пятидесятых. За ними не следили с трибун, затаив дыхание, сотнями тысяч глаз. Вместо этого они жили под неусыпным вниманием вышестоящих начальников. На их форменной одежде красовались логотипы транснациональных корпораций с оборотом, превышающим бюджет среднего размера государств. Они пришли не ради участия. И даже не ради побед. «Побеждай в воскресенье, чтобы продавать в понедельник!» Побеждай в том классе автомобилей, к которому приковано наибольшее внимание, который любят и офисные клерки, и арабские миллиардеры, и молодежь, которой еще только предстоит заработать первые деньги! Прошло то время, когда на Формулу 1 спускали свои состояния чудаковатые наследники богатых и баснословно богатых родителей. Теперь деньги тратили промышленные монстры, табачные гиганты, стремительно набирающие обороты производители электроники, машинных масел, и, конечно, самих автомобилей. А застегнутые на все пуговицы господа, периодически собиравшиеся на заседания на последних этажах своих небоскребов, — не любители выбрасывать деньги на ветер. Уж они-то требовали отдачи от каждого вложенного доллара и иены.

Колесившее по миру шоу Берни Экклстоуна, два раза в неделю собиравшее у экранов телевизора аудиторию, сопоставимую лишь с чемпионатом мира по футболу и Олимпийскими играми, стало фантастической рекламной площадкой. Ключевую роль здесь, конечно, сыграло телевидение, так предусмотрительно поставленное Берни во служение Чемпионату мира по автогонкам в классе Формула 1. Именно благодаря телевидению Чемпионат, помимо заполненных до отказа в любой точке света трибун, получил еще и незримую, но ощутимую поддержку телезрителей. А телевидение — не только средство получения аудитории, но и своеобразный опознавательный знак: раз телевидение заинтересовалось — значит, шоу того стоит!

Шоу было действительно стоящее. Рядовой автолюбитель не мог ни представить, ни понять, что значит управлять машиной

мощностью под тысячу лошадиных сил на узких улочках Монте-Карло, в миллиметрах от барьеров, или на скоростях под три сотни километров в час штурмовать виражи залитой дождем Спа-Франкошан. Но он мог это увидеть! А еще он мог увидеть людей за рулем этих невероятных, казалось, опровергавших законы физики машин. И рядовой автолюбитель никогда не знал, увидит ли он их лица завтра… Взять заявочный лист любого чемпионата мира пятидесятых-восьмидесятых годов — обязательно найдутся имена тех, кто отдал жизнь этому спорту. Смотреть на гонщиков перед стартом и гадать, кого из них больше не увидишь живым, — пусть в этом никто и никогда не признается даже самому себе, но это неотъемлемая составляющая зрительского интереса к автомобильному спорту. Ожидание шоу в цирке — это ожидание того, что гимнаст сорвется с трапеции. Ожидание шоу в автоспорте — ожидание того, что болид сорвется с траектории, не впишется в поворот, рассыплется на обломки, а телевидение заботливо покажет повтор, а потом, смакуя детали, еще один, замедленный. Но здесь люди отдельно, машины отдельно. Хорошо, если машина, жертвуя собой, спасет своего водителя. А может и не спасти. И каждый гонщик, выходящий на старт, прекрасно это понимает. И все равно выходит на старт. Для непосвященного человека все предельно просто, но для того, кто понимает, насколько опасен автоспорт, именно в непостижимой готовности человека рискнуть своей жизнью ради любви к своему делу заключается шоу. И если раньше гонщики, эти гладиаторы современности, становились объектами охоты папарацци и жаждущей автографов толпы лишь на автодромах в дни гонок, то теперь им приходилось нанимать телохранителей просто ради того, чтобы спокойно пройти по аэропорту. Телевидение сделало из гонщиков звезд глобального масштаба!

Корпорации были удивлены. Оказывается, все эти неспециалисты в маркетинге и рекламе, составлявшие основную часть болельщиков, в случае успеха склонны были превозносить личность гонщика, а в случае неудачи — доставалось всегда не то сгоревшему мотору, не то лопнувшей шине. Профессионалы быстро опомнились и, перестав надеяться на чудо, стали бить по потенциальным покупателям прямой наводкой. Мало было сделать лучший двигатель или построить лучшую машину. Надо было посадить в нее лучшего гонщика! Но не просто лучшего, а такого, который удачно вписывался бы в корпоративную философию, отражал основные ценности компании и был достойным носителем корпоративного имиджа.

Почувствуйте разницу: было время, когда на основании договоренностей, скрепленных рукопожатием, человек получал в

свое распоряжение бригаду механиков и машину, которую нужно было довести до финиша, желательно опередив остальных. Настало время, когда гонщик после нескольких месяцев работы юристов получал контракт стоимостью в несколько десятков миллионов долларов, регламентирующий не просто его результаты. Время, которое пилот должен провести, общаясь со спонсорами и прессой, формулировки, которые он во время этого общения может использовать, виды спорта, которыми он может заниматься в свободное от гонок время; в каких мероприятиях участвовать, кому продавать места для логотипов на своем шлеме и комбинезоне — все это и многое другое прописывалось по пунктам и подпунктам фолиантов по несколько сотен страниц. Понятно, разного рода «аморальные» поступки гонщиков становились объектом пристального внимания. Сын чемпиона 1979 года Джоди Шектера Томас раз и навсегда закрыл себе двери в Формулу 1, попав в зону внимания полицейских из отдела нравов в ситуации, которая, случись она в годы выступлений его отца, пожалуй, лишь добавила бы гонщику популярности. Не удивительно, что интервью работников руля и педалей постепенно перестали представлять какой бы то ни было интерес. Монотонные рассказы о командном духе, невероятной сплоченности и единении всех членов команды, а также партнеров и спонсоров (с обязательным поименным упоминанием) стали кочевать из одного интервью в другое. Остротам, свободомыслию или хотя бы просто умению излагать свои мысли не сухим «протокольным» языком не осталось места. Пресс-секретари команд отлично работали со своими подопечными, для большей части которых английский не был родным языком. Если раньше скандальной считалась ситуация, когда гонщик обвинял в пристрастности главу Международной федерации автоспорта или на пилотском брифинге, не согласный с мнением коллег, удалялся, обозвав собравшихся клоунами, то теперь ситуация, когда пилот позволял себе жаловаться на недостаточную поддержку команды, уже оказывалась достойной первой полосы утренних газет. А теперь представьте все это, вместе взятое (корпорации, спонсоры, телевидение, деньги, отдача, результаты, ответственность и имидж), и спроецируйте на одного человека. Не предлагаю поставить себя на его место, просто помните обо всем написанном выше. Так получилось, что Михаэля Шумахера нам подарили именно девяностые годы. Эпоха, когда автоспорт стал бизнесом, а не просто развлечением для богатых и рисковых. Каждый из нас — продукт своей эпохи. И лишь немногие — ее олицетворение. Именно Михаэль Шумахер стал не просто продуктом, а олицетворением всего этого периода

автоспорта. Больше того, он даже пережил девяностые. Один человек долгие годы нес на себе ответственность за результат, за имидж команды, вовлеченной в возможно самое дорогое и конкурентное соревнование в мире. Под его имя заключались миллиардные сделки, он был на переднем крае борьбы, чувствуя не просто поддержку сотен людей, вложивших свой труд в его успехи, но и тяжелейший груз ответственности за возможные неудачи. Человек в положении Шумахера просто не мог быть более открытым, более разговорчивым, более дружелюбным. Всю свою юность он готовился стать гонщиком. Многого добивался сам, во многом ему помогали. И он стал Гонщиком. Но никто не учил его быть Звездой. Никто не учил его отказывать в автографах, быть сдержанным на грани скрытности в интервью, «надевать» улыбку и жить словно под увеличительным стеклом под пристальным вниманием прессы и болельщиков. Посмотрим фактам в лицо: он справлялся блестяще. Справлялся потому, что его страсть к автоспорту в самые тяжелые моменты оказывалась сильнее усталости и разочарований. Искренняя улыбка, которая так полюбилась прессе и болельщикам, заслужила ему прозвище Солнечный мальчик. Позднее Солнечный мальчик стал Красным бароном, и это была лучшая иллюстрация тому, как изменился он сам и его образ в восприятии окружающих. Время, когда от него ждали побед, быстро прошло. И наступило время, когда стали ждать ошибок. Чтобы выносить их на первую полосу, чтобы смаковать, чтобы показывать в замедленных повторах. И да, он ошибался. Ошибался в пилотаже, в оценке ситуации, в определении пределов дозволенного… И в эти короткие моменты, когда не то темная сторона Михаэля, не то превышенный предел его усталости, не то просто сопоставление целей и средств в пользу целей подталкивали его к тому, чтобы поступить не так, как должно, — в эти самые моменты, на сломе, вместо надменного, высокомерного и отстраненного Гонщика появлялся Человек. Человек по имени Михаэль Шумахер, ломавший себя через колено чаще, чем ему хотелось бы, переживший немало взлетов и падений и не всегда находивший силы сопротивляться обстоятельствам и соблазнам. Обычный человек в очень необычной среде.

В этой книге нет ни слова о Михаэле Шумахере — заботливом отце. Или о Михаэле Шумахере — верном муже. Не потому, что он им не был. А потому, что история сохранила о нем другую память. Для всех нас он в первую очередь Гонщик.

Происхождение обычное. Сын строителя, родившийся в ни чем не примечательной части Германии. Шумахер в детстве не переживал бедности, но и не купался в роскоши. Не

интересовался Формулой 1 и даже не знал о ней. Он хотел быть футбольным вратарем.

Талант за рулем гоночной машины, проявления которого, казалось, можно было объяснить сотней абсолютно логичных доводов: диетой, фитнесом, вниманием к деталям, командной работой, вездесущим словом «мотивация», тактической проницательностью. Стоило одному объяснению появиться и вы готовы были ухватиться за него, думая «да, теперь я понимаю, с чем имею дело», как возникало еще что-то, требовавшее объяснения, и вы волей-неволей признавали: «я этого совершенно не понимаю» — волевые гонки, ошеломляющие круги, проведенные, словно по волшебству, дождевые гонки, в которых он шел по воде, пока остальные тонули…

Это история парня, который не стал вратарем, а вместо этого породил спор о том, был ли он величайшим гонщиком Гран-при своего времени.

Глава 1. Путь

В глубине души каждый из нас верит в свое предназначение. Быть провидцем куда сложнее. Начало этой истории о сыне простого трудяги из небольшого немецкого городка положили два события, казалось бы, не связанные между собой, ведь они произошли в разных местах, даже в разных часовых поясах.

В пятницу 3 января 1969 года в семье Рольфа и Элизабет Шумахер родился сын, которого назвали Михаэль. Рольф — строитель, мастер своего дела. Сын вполне мог стать таким же обычным человеком, как и он. Они жили неподалеку от Кёльна, в Керпене, солидном городке заводов, банков и церквей, окруженном фермерскими хозяйствами. Керпен построен вокруг старинной церкви, там нет достопримечательностей и нет своего турбюро, нет даже туристической карты города.

Керпен расположен в земле Рейнланд, в равнинной части Западной Германии, и с севера на юг, словно гигантскими артериями, пронизан автобанами. Это сердце страны, вокруг деревушки и маленькие городки, о которых вы вряд ли когда-либо слышали. Эрфштадт, Эльсдорф, Дюрен — все они походят один на другой старыми торговыми площадями, древними домами и шпилями ратуш. Это один из перекрестков Европы. Отсюда за час можно добраться до Бельгии или Голландии и за пару часов — до Франции. В здешних людях есть что-то первозданное. Можно поехать отсюда в Ахен и дальше в Бельгию, но это скучно, говорят они. Можно поехать на юг в горы Айфеля — и это тоже скучно. Нам нравится жить здесь — такие уж мы!

В субботу 4 января 1969 года гонщик по имени Крис Эймон за рулем Ferrari выиграл Гран-при Новой Зеландии в местечке под названием ПуКейоэ. Это был первый этап серии Тасман, не имеющей никакого отношения к чемпионату мира. Но уже были известны участники первого этапа Формулы 1, который должен был пройти 1 марта в южноафриканском Кьялами: по две машины выставляли Lotus, McLaren, BRM, Brabham, Matra и Ferrari. Последняя заявка стала неожиданностью. Незадолго до этого Энцо Феррари заявил, что на большинстве этапов чемпионата его команда будет представлена одним гонщиком. И вот передумал!

Укрощение своего скакуна (символ команды) Феррари поручил Эймону — последнему из поколения гонщиков, выросших в Маранелло близ Болоньи, там, где базируется «Скудерия Феррари». Слово «укрощение» — не случайно. Оно сразу по нескольким причинам подходит команде, представлявшей собой нечто большее, чем набор зданий, бюджет,

традиции. Команда — это сам Энцо, аристократ и мастер интриг, превыше всего ценивший искреннюю страсть и отвагу. Его окружение. Латинский темперамент, изобретательный и взрывной. Это была сама Италия, видевшая в Ferrari команду своей мечты.

Здесь можно найти точку пересечения двух историй. Дело в том, что Керпен объединяет вокруг себя небольшую, тесно связанную коммуну, в которую входит и местечко Хоррем, что по другую сторону автобана Кёльн — Ахен. Именно отсюда в 1957 году отправился укрощать Ferrari и биться за чемпионский титул популярный гонщик Вольфганг фон Трипс. Он мог стать первым немецким чемпионом мира, но погиб в Монце в катастрофе, унесшей жизни еще и 13 болельщиков.

Крис Эймон тоже пытался дотянуться до титула, как и многие другие гонщики Ferrari, из многих стран мира. В 1969 году, когда Рольф и Элизабет подарили жизнь Михаэлю, напарником Эймона был мексиканец Педро Родригес. Вместе они заработали всего семь очков.

Год спустя красавец бельгиец Жаки Икс получил шанс завоевать чемпионскую корону, когда лидер чемпионата, австриец Йохен Риндт, выступавший за Lotus, погиб в Монце. Икс не стал чемпионом — и был рад тому, что не занял трон, по праву принадлежащий погибшему коллеге. Напарник Икса, швейцарец Клей Регаццони тот сезон закончил третьим. Затем Ferrari пережила глубокий спад, и в 1973 году Иксу удалось заработать всего 12 очков. На счету его напарника, итальянца Артуро Мерцарио, было и того меньше — шесть очков.

В тот год Шумахеры из Керпена подарили маленькому Михаэлю его первый карт. Это событие будущий гонщик запомнил надолго. Его отец «любил возиться в гараже, и однажды его осенила странная идея: поставить на мой педальный автомобильчик, из которого я уже вырос, мотоциклетный двигатель. Вот так все и началось!».

На этом сооружении Михаэль носился по улицам. Рольф просил сына «ехать осторожно и не очень быстро», но некоторые исследователи утверждают, что парнишка на повороте потерял управление и, чтобы остановиться, врезался в столб.

В 1974 году в Ferrari пришел Лауда. Выходец из высшего общества Вены, он вспоминал, как впервые приехал во Фьорано, что по соседству с Моденой, и «оказался в настоящей сказке: частная испытательная трасса с автоматическим таймингом, системой теленаблюдения и компьютерами». Во Фьорано оказалась «довольно солидная команда механиков, инженеров, менеджеров. Мне было совершенно непонятно, почему, имея все

это в своем распоряжении, они не побеждают». Такие же ощущения испытывали и те, кто оказывался во Фьорано до Лауды, и те, кто приходил сюда после него. Ники принес Ferrari чемпионский титул уже в следующем году.

В июне того 1975 года у Михаэля родился брат, Ральф Шумахер.

Еще через год, защищая свою корону, Лауда едва не погиб, попав в аварию на Нюрбургринге. Он стал живой легендой, а новый титул завоевал уже в 1977 году. Обгоревшее лицо Ники, частого гостя в паддоке, — один из мистических образов легенды Ferrari.

Спустя много лет Лауда назовет парнишку из Керпена «талантом столетия», ну а пока Михаэль еще маленький. Он живет «обычной жизнью своих сверстников». Игры в футбол, лазанье по деревьям, приключения. «Все как у всех».

В результате внутрикомандных интриг Лауда покинул Ferrari, и его место занял молодой канадец Жиль Вильнёв. Безмерно отважный за рулем гоночного автомобиля, в жизни он обладал искренностью, способной обезоружить кого угодно. Италия готова была пасть к его ногам, правда, не сразу: сезон 1978 года оказался трудным. Напарник Вильнёва, аргентинец Карлос Ройтеман, закончил чемпионат третьим.

Часть Хоррема разместилась на склоне холма. Узкие улицы, разбегаясь в стороны, огибают его контур. Одна из них, что проходит в самом центре квартала, скрывается в зарослях кустов и деревьев. Здесь можно найти маленькую картинговую трассу — узкая полоска асфальта. Михаэлю девять, и он отсюда просто не вылезает. Правда, участвовать в гонках ему не разрешают — мал ещё!

В 1979 году за укрощение знаменитого Жеребца взялся образованный и целеустремленный южноафриканец Джоди Шектер. Они с Вильнёвом составили исключительно сбалансированный дуэт. Жиль светился вдохновением и жил каждым кругом, а Шектер четко просчитывал каждый шаг на пути к титулу. В тот день 9 сентября в Монце было жарко и сухо. Шектер влетел в Параболику и начал разгон к широченной стартовой прямой. Вильнёв придержал своих коней, чтобы дать напарнику пережить миг торжества. Люди, высыпавшие из боксов, как один, вскинули руки в знак триумфа. Чувство восторга, словно волна, накрыло Монцу. Тысячи болельщиков вскочили со своих мест на главной трибуне, флаги с изображением вздыбившегося Жеребца затрепетали на ветру. Пролетая мимо судьи, который выскочил почти на средину трассы, чтобы дать отмашку клетчатым флагом. Шектер выбросил руку из кокпита,

салютуя самому себе. Когда спустя несколько минут он поднялся на подиум, публика словно сошла с ума. Перед трибунами выстроилась полиция, вооруженная палками и щитами, но люди этого даже не заметили, хотя кому-то из них и досталось. «Джо-ди, Джо-ди», — скандировала толпа. Шектер стал седьмым чемпионом мира, завоевавшим титул за рулем Ferrari.

За последующие 27 лет их могло быть еще несколько, но не сложилось, и только одному из пилотов Скудерии удалось подняться на гоночный трон. В день триумфа Джоди Шектера он, десятилетний, завороженно следит за картингистами, носящимися по трассе в Хорреме.

Михаэль был худой, несколько угловатый, но хорошо координированный парнишка. «Когда мне было десять или двенадцать, мне нельзя было гоняться, потому что я был слишком юн. В выходные, когда шел дождь и гонщики отсиживались в боксах, я всегда приставал к ним: дайте погоняться, ну дайте погоняться! Я любил такую погоду. Мне нравилось играть с картом, разворачиваться на нем на триста шестьдесят градусов. Лучшего способа научиться чувствовать карт или машину и придумать нельзя. Гоняться в дождь нелегко, это правда, но секрет вождения в таких условиях прост: будь осторожен и старайся справляться с любыми ситуациями».

Была одна проблема. Много позже Михаэль вспоминал: «По правде сказать, мы были небогаты. Когда мне было десять, у нас не было денег, чтобы я мог заниматься картингом». Карьера будущего чемпиона была спасена, когда Рольф решил заняться арендой картов.

Шектер задержался в Ferrari еще на сезон, но машина была неконкурентоспособна. Даже Вильнёву не удалось из нее выжать больше, чем пару пятых и шестых мест на отдельных этапах.

Жители улицы — той улицы в Хорреме, в конце которой был картодром, были недовольны шумом моторов. Под их давлением картингистам пришлось покинуть насиженное место, оставив трассу зарастать травой. Впрочем, теперь по воскресеньям здесь собирались автомоделисты. Моторы радиоуправляемых моделей звучат гораздо тише и потому почти не нарушали покой этого квартала.

В одной из соседних деревушек, Мангайм, была настоящая картинговая трасса. Много лет спустя Михаэль приехал сюда по приглашению группы своих поклонников. Пусть Шумахер родом не из Мангайма, что с того! Они хотели отметить его достижения. Пожилая фрау отвела его в сторону, чтобы сказать: «Каждый раз, когда ты гоняешься, в здешней кирхе горит за тебя свеча».

Сентябрь 1980 года, Имола, Гран-при Италии. Одна из

типичных для Ferrari гонок того сезона. На машине Вильнёва разорвалась шина, и он угодил в такую жесткую аварию, что потерял сознание и на какое-то время ослеп. Шектер в квалификации потянул шею, но довел гонку до финиша, на круг отстав от победителя.

Тремя днями позже картингисты съехались в Нивель, на трассу, расположенную в 30 километрах к югу от Брюсселя, чтобы разыграть титул чемпиона мира. К слову, одним из претендентов был Айртон Сенна. Михаэль — ему тогда было одиннадцать — приехал в Бельгию вместе с родителями, чтобы понаблюдать за этими баталиями, — благо, Керпеи недалеко от Нивеля. Позднее у Михаэля спрашивали, не в этот ли день по-настоящему началось его увлечение гонками. Нет, отвечал он. Ему просто интересно было посмотреть гонки. В числе участников соревнований был спокойный, вежливый итальянец по имени Иван Капелли — тот самый Капелли, карьера которого была практически разрушена, когда он принял приглашение Ferrari взяться за укрощение ее Жеребца. Михаэль мог видеть, как Сенну вынесли в одном из отборов, но вряд ли мог быть свидетелем того, как Айртон отправился к директору гонки Алану Берджесу в надежде найти какой-то способ принять участие в финале, а когда ему отказали, просто разрыдался. Способности Сенны уже тогда были хорошо известны, как и его повышенная эмоциональность. Михаэль позднее испытает нечто подобное и сам, ну а пока семейство Шумахеров отправляется в обратный путь в Керпен: день прошел интересно!

В 1981 году Вильнёв за рулем Ferrari вырвал две победы в Гран-при — исключительное достижение в исключительных условиях! Его новый напарник Дидье Пирони пока только осваивался в команде. Дидье был родом из Парижа, стильный парень, любимец женщин. За рулем гоночной машины он действовал жестко, демонстрируя исключительные амбиции, и — по крайней мере, однажды — беспринципно. Он был уверен — самой судьбой именно ему предначертано укротить знаменитого Жеребца.

Картодром в Мангайме (не путайте с известным городом на юге Германии) был построен за пределами жилой зоны в окрестностях открытой шахты. Он почему-то навевал пасторальные чувства, а один из поворотов огибал небольшую рощицу. Рольф устроился там на работу, присматривал за трассой и паддоком, сдавал в аренду машины, подыскал домик — в паре поворотов от картодрома за складом торговой фирмы. Так его 12-летний сын получил огромное преимущество перед своими сверстниками — близость к трассе.

Возможность тренироваться вволю сыграла неоценимую роль. Чем более опытным становился юный гонщик, тем большее удовлетворение и жажду гонок он испытывал. Но картинг, будучи отличным способом провести свободное время, мог и не вывести никуда. Позже, в более старшем возрасте нужно было искать работу, и единственным воспоминанием о детском увлечении оказывались потрепанные любительские фотографии. Так случалось у многих. Ну а пока родители Шумахера управляли картодромом в Керпене.

> «В том возрасте я и не знал, что есть такие гонки Гран-при. Для меня существовал только картинг. Я не собирался становиться звездой немецкого спорта наподобие Бориса Беккера или Штеффи Граф, я гонялся просто в свое удовольствие. Моим кумиром был Тони Шумахер (однофамилец), вратарь футбольного клуба «Кёльн» и национальной сборной. Я хотел быть таким, как он, и очень серьезно относился к футболу, особенно в период с двенадцати до пятнадцати лет, когда я ему всячески подражал и постоянно стоял на воротах».

Огромное преимущество картинга заключается в том, что это относительно недорогой и уж точно самый демократичный из всех видов автомобильного спорта, спортивные достижения (в принципе) здесь ценятся выше, чем деньги. К тому же, выступая в национальных и международных соревнованиях, ты знакомишься со многими из тех, с кем тебе предстоит гоняться всю жизнь.

В 1982 году в Имоле на Гран-при Сан-Марино Дидье Пирони сыграл с Жилем Вильнёвом злую шутку, не выдержав внутрикомандного уговора, и отобрал у канадца позицию на заключительных кругах, когда они шли на первом и втором местах. На подиуме Вильнёв был мрачен, и с этого момента больше не разговаривал с Пирони. В такие игры можно было играть со многими, и в тогдашней, и в нынешней Формуле 1. но только не с Жилем. «Маленький Принц» Формулы, он просто не умел гоняться грязно. И переживал неожиданное предательство очень тяжело. А двумя неделями позже погиб во время квалификации Гран-при Бельгии в Золдере. Еще через три месяца сам Пирони угодил в тяжелейшую аварию на тренировке перед Гран-при Германии и надолго выбыл из строя. Злая ирония — авария в Хоккенхайме была почти точной копией аварии в Золдере… На роль укротителей непокорного Жеребца были приглашены два француза, учтивый Патрик Тамбэ и взрывной Рене Арну. Сезон 1983 года они завершили на третьем и четвертом местах, после чего Тамбэ уступил место Микеле

Альборето, симпатичному парню с улыбкой эльфа, первому с 1973 года итальянскому гонщику, приглашенному Феррари в команду. Легенда утверждает, что Энцо не приглашал итальянцев, не желая рисковать жизнями соотечественников, но это не более чем легенда.

14-летний Шумахер массу времени отдавал футболу, немного тренировался в секции дзюдо и много занимался картингом. Как-то ему пришлось выбирать между дзюдо и картингом, и он отдал предпочтение первому, о чем быстро пожалел, и в 1983 году принял участие в юниорском чемпионате мира по картингу.

Еще бы — эти гонки проходили через пару поворотов от его дома! Да, чемпионат мира провели в Мангайме. Амбициозный молодой шотландец Алан Макниш помнит это событие. «Я поехал на чемпионат просто посмотреть, — рассказывает Макниш. — Он проходил на трассе, которой управлял отец Михаэля. Тогда я впервые видел Шумахера в гонках. Спустя год он снова вышел на старт, но я болел и не мог гоняться».

Для Ferrari 1984 год был годом очередного провала.

В 15 лет Михаэль стал чемпионом Германии среди юниоров. Все считали его неплохим гонщиком, очень неплохим — но не более того.

В 1985-м Альборето стал вице-чемпионом мира в Формуле 1, проиграв титул Алену Просту, но подобравшись к трону ближе всех со времен Джоди Шектера.

16-летний Шумахер занял второе место на чемпионате мира по картингу в Ле-Мане. Картодром, как уточняет Макниш, расположен внутри кольца «Сартэ» между поворотами «Порше» и «Мезон Бланш» на последнем отрезке трассы знаменитой гонки «24 часа Ле-Мана».

Чемпионат в Ле-Мане проходил по сложной схеме, которую, упрощенно, можно описать как два отдельных гоночных дня. Как пишет Karting Magazine, в первый из этих дней в заездах «доминировал Алан Макниш: три победы и второе место в четырех отборочных хитах. Группа А: Макниш стартовал с поула, но Шумахер сразу захватил лидерство и никому его не уступил. Алан временами подтягивался к нему вплотную, но обойти не мог.

Предфинал. Победители в группах Иван Мюллер, Шумахер и Джанлука Беджо выстроились на первой линии. Мюллер на поул-позиции. Макниш расположился во втором ряду. В первом повороте произошел завал с участием шести гонщиков: старт был дан слишком рано. Гонку повел Мюллер, которого преследовали Беджо, Шумахер, Макниш и все остальные». Мюллер одержал победу. Шумахер финишировал вторым.

«Финал: Шумахер возглавил заезд, оставив за спиной Мюллера, Беджо, Андреа Джиларди, Макниша и Максимилиано Орсини. На протяжении первых пяти кругов лидер сменился несколько раз». Победил Джиларди, переигравший Шумахера.

В завершающих квалификационных гонках второго дня «вперед вышел Джиларди, пытавшийся одержать седьмую победу в своем седьмом старте. На какое-то время вперед удалось выйти Шумахеру, но Джиларди тут же отыгрался. Затем Шумахер вылетел с трассы в конце главной прямой, но сумел вернуться в гонку десятым. Он начал прорываться вперед, но ему показали флаг технической неисправности, и Михаэль вынужден был сойти».

Первая четверка по итогам отборов: Мюллер, Джиларди, Макниш, Шумахер. Среди тех, кому не удалось пробиться в финалы, некто Кристиан Фиттипальди, приехавший на чемпионат из Бразилии.

В предфинале «Джиларди вновь отлично принял старт, опередив Мюллера, Шумахера и Макниша. Вскоре он создал приличный отрыв. Шумахер обошел Мюллера, который вскоре после этого сошел. На седьмом круге Михаэля достал Макниш, сумел выйти вперед, но стряхнуть с себя упорного немца не смог».

Как рассказывает Макниш, «сказался то ли мой недостаток опыта, то ли опыт моих соперников. Я не очень удачно стартовал — просто плохо разогнался. Шумахер меня обошел, захватил вторую позицию, и с этого момента до самого финиша борьба в первой тройке шла между Джиларди, Шумахером и мной. Я держался рядом, но ничего не мог сделать. На протяжении всего уик-энда мы боролись практически на равных».

Как писал Karting Magazine, «на старте Шумахер повис на хвосте у Джиларди, опередив Макниша. Михаэль отчаянно пытался провести обгон, но Джиларди полностью контролировал ход гонки. Развив невероятную скорость, оба немного оторвались от Макниша. Под занавес гонки Шумахер плотно насел на Джиларди, но тот удержал его позади и первым получил отмашку клетчатым флагом, означавшую, что он — чемпион мира. Шумахер выглядел ужасно разочарованным, но в этот день никто не мог сравниться со стремительным итальянцем. Макниш тоже произвел сильное впечатление».

Каким был тогда Михаэль? «Совсем не таким, как сейчас, — вспоминает Макниш. — Нам было по пятнадцать или шестнадцать, совсем молодые ребята. Он обладал природным талантом, этот талант не иссяк и сегодня, но теперь Михаэль больше использует голову и технически очень силен. Он едет, как

умудренный опытом гонщик. В картинге он этому научиться не мог. Он был быстрым, жестким бойцом — как любой из нас в его возрасте. И он был из тех, по кому видно, что они останутся в гонках. Я встретился с ним вновь в восемьдесят пятом году на Гран-при Италии — как это тогда называли — в Парме, на одной из самых знаменитых картинговых трасс Италии. Шумахер вновь был вторым, а я вновь третьим.

Из тех времен я запомнил только один короткий разговор с ним после предфинала или финала гонки, который я выиграл. Очень короткий обмен впечатлениями. Он говорил на плохом английском, но, по правде сказать, гонщики редко общаются друг с другом. Молодые люди предпочитали говорить на своих родных языках. Английский он освоил позже, когда карьера повела его по миру. Это одна из причин.

Другая причина — мы, соперники, жестко боремся друг с другом в гонках. Во время важнейших соревнований нас как-то не тянет общаться: мы ужасно серьезно относимся к своему делу. Тогда картинг был на таком же серьезном уровне, как сейчас Формула 3. Забавно, я выезжал за пределы (Великобритании) только на европейские и мировые чемпионаты и всякий раз сражался с разными людьми. Разве что Джиларди был моим постоянным соперником. Пару лет спустя я полистал стартовые списки Формулы 3000 и к своему удивлению увидел фамилии тех же парней, с которыми я сражался в картинге. Джанни Морбиделли и так далее…»

Как вспоминает Элмар Хоффман, один из немецких гоночных чиновников. «Шумахер никогда не был блестящим картингистом. Очень хорошим — да, но по нему никак нельзя было сказать, что он станет гонщиком Формулы 1. Но мы-то знаем, что не самые лучшие картингисты могут быть очень хорошими автогонщиками. Он много работал, был общительным парнем, любил подшучивать над друзьями, но никогда не стремился нарушить правила, не был из тех, кто хитрит или пытается всех обмануть. Он всегда был корректен. Честен и корректен. И вежлив».

Отто Ренсинг, один из соперников Михаэля по картингу, помнит, как он рос. «Долгие годы я держал рекорды картодрома в Керпене, все рекорды были моими. И вдруг перестали быть. Их превзошел Михаэль Шумахер. Говорили, что он хорош, и я мог с этим согласиться, ведь он побил мои рекорды! Я с ним встречался, разговаривал, но из-за разницы в возрасте у нас было немного общих тем.

На соревнованиях я не обращал внимания на тридцатку других гонщиков — только на тех, кто был хорош. В картинге это обычное дело, да и в других гонках тоже. Позднее я встречал их в

Формуле 3000, и все молодые ребята, вроде Сандро Дзанарди, меня узнавали — но я их не помнил. Ведь я был одним из ведущих картингистов, одним из тех, кто в центре, кого выделяют из всех. Я их не помнил, потому что они тогда только росли».

1986 год. Альборето и учтивому шведу Стефану Йоханссону не удалось воскресить Ferrari. По итогам чемпионата Йоханссон пятый, Альборето восьмой. Итальянец остался, швед ушел.

17-летний Шумахер занял третье место во взрослом чемпионате Германии, и его потенциал уже заинтересовал людей из формульных классов. Его же самого привлекали более земные вещи, к примеру трехлетняя стажировка на автомеханика в одном из кельнских автосервисов.

Немецкий чемпионат включал шесть этапов, а Михаэль закончил только четыре из них. 15-м в этой серии был некто Карл Вендлингер из австрийского Куфштайна.

«В тот год Чемпионат Европы состоял из двух этапов, — вспоминает Макниш, — Первый проходил в Швеции, второй в Германии. В шведском Гетеборге — не охота об этом говорить — Шумахер вновь финишировал вторым, а я вновь третьим! Мы с ним ехали на шинах Dunlop, а они не годились для той трассы. Победил датский гонщик Герт Мункхольм — он выступал на Bridgestone. И Шумахера, и меня замучила недостаточная поворачиваемость».

Описывая финал, Karting Magazine сообщает: «Макниш шел вторым, с явным трудом сдерживая Шумахера, и в конце концов пропустил блестящий обгон на торможении перед шпилькой. Шумахер вырвался вперед на несколько корпусов, но далеко уйти не смог. Остальные были далеко позади, но Франк ван Эглем, голландец, ближе к концу гонки подобрался к Шумахеру и Макнишу и прошел обоих. Но тут наставник шотландца, опытный картингист Терри Фаллертон, перевесился через ограждение и агрессивной жестикуляцией заставил Макниша продолжить борьбу. Дождавшись, когда Шумахер деморализовал ван Эглема своим обгоном в шпильке, Алан повторил его атаку кругом позже».

В Германии в Оппенроде близ Франкфурта Михаэль был лучшим в хитах, опередив Дзанарди и Эммануэле Наспетти. Макниш был лишь 42-м. «По ряду причин Алан ужасно провел хиты», — констатировал Karting Magazine, не став раскрывать эти причины.

«Честно говоря, я не помню, кто каким пришел в финалах, потому что на моем карте лопнул тормозной диск и я не закончил гонку, — комментирует Макниш, — Так что результаты меня в общем-то и не волновали. Помнится, что Шумахеру

выиграть не удалось, победителем стал швед». Шведа звали Линус Лундберг. По свидетельству Karting Magazine. «Шумахер использовал выгоды старта с поул-позиции и попытался уйти в отрыв. Лундберг шел вторым. Сбросив с колеса преследователей. Лундберг яростно навалился на Шумахера. Его настойчивость принесла свои плоды. Швед проскочил мимо Михаэля и вскоре оторвался от него настолько далеко, что мог не опасаться за исход гонки. Шумахера между тем атаковал Ральф Келленерс. Они бодались кругов шесть, пока Келленерс не вышел вперед. А Шумахер вновь попал под атаки, на сей раз Мункхольма, но сумел удержать третье место».

Год 1987-й. Герхард Бергер, блестящий австрийский гонщик, знаменитый своим бесподобным чувством юмора, стал напарником Альборето в команде Ferrari. Бергер обожал престарелого Энцо, а Энцо обожал Бергера. Под конец сезона Герхард принес ему пару побед и занял в чемпионате пятое место, заявив о себе, как об избранном пилоте. Или это была лишь иллюзия, очередной виток спирали истории? Альборето закончил сезон седьмым, остался еще на один год, а затем ушел, совершенно истощенный. В Ferrari к этому времени пришел одаренный конструктор Джон Барнард. Вернее, не совсем пришел, поскольку он предпочел создавать новые машины вдали от Маранелло, в тишине и уюте британского офиса в Гилдфорде.

Взрослеющий Шумахер (свидетельством чему — небольшая бородка, с которой он иногда появляется в обществе) уже признан одним из ведущих картингистов. Он был вторым в отборе на чемпионат Европы в Северной зоне, проходившем в бельгийском Генте. Вернее, «в сонном маленьком городке под названием Хоресбергдам». Как пишет Karting Magazine, «паддок мог бы быть и получше — некоторым командам достались места на значительном удалении от зоны старта, и их механикам приходилось совершать приличные броски по раскисшей дороге».

В Генте сюрприз преподнесла юная шведка Лота Хеллберг. Только правило двух быстрых кругов помешало ей стартовать с поул-позиции во всех ее гонках. Вслед за квалификацией настала очередь 15 отборочных хитов. В третьем «Шумахер показал, каковы его намерения в этот уик-энд, с самого начала оторвавшись от соперников». В финале «после сорванной первой попытки старта, во второй лидерство захватил Рене Боллингтофт. Его преследовали Кони Эрикссон, Шумахер и Роберт Фалькенбург. На третьем круге Шумахер обошел Эрикссона на внутренней петле и бросился в погоню за Боллингтофтом, отрыв которого начал понемногу сокращаться. На десятом круге Шумахер провел блестящий обгон на задней прямой и вышел в

лидеры. Кругом позже Боллингтофт попытался ответить тем же, но Шумахер жестко захлопнул перед ним калитку».

«Разрыв между двумя лидирующими группами вновь сократился, и когда Боллингтофт попытался пройти Шумахера в первом повороте, мимо них проскользнул Мартин Куне и тут же ушел вперед. Шумахеру это не понравилось, и, оставив Боллинггофта, он бросился догонять Куне. Теперь они вели поединок за победу, но Михаэль, как ни старался, справиться с Куне не мог. Голландец выбирал наиболее эффективные оборонительные траектории, какие мне доводилось видеть за многие годы, и после двадцати четырех жарких кругов первым пересек линию финиша».

Финал чемпионата Европы, в котором сошлись более 100 лучших гонщиков Северной и Южной зон, проходил в Гетеборге. Шумахер был лучшим по итогам отборочных хитов и захватил комфортное лидерство в предфинале. В финале Шумахер, «вновь стартовавший с поул-позиции, снова повел гонку, преследуемый Фредерико Геммо и Боллинггофтом. Но на третьем круге на первые позиции вышли Орсини и Дзанарди». Между ними завязалась схватка, вошедшая в анналы картинговой истории. Два итальянца бесконечно менялись местами и иногда парой проходили быстрые виражи. За два круга до финиша первым шел Дзанарди.

Обратимся к Karting Magazine: «Орсини был быстр на прямых, и Дзанарди пытался держать его сзади, уходя на прямых в сторону. Но Орсини это не останавливало. Он атаковал даже там, где места для двоих было недостаточно, и оба оказались за пределами трассы. Дзанарди хотел завершить гонку и для этого попытался «растолкать» свой карт. В этот момент на трассу выскочил отец Орсини и толкнул Дзанарди в спину, чтобы помешать. Ну а Шумахер тем временем без помех добрался до финиша и стал чемпионом Европы. Он тактически грамотно провел гонку, позаботившись о том, чтобы удержаться позади Боллинггофта и Гемо».

Толчок в спину? Дзанарди отлично помнит этот эпизод. «Мы сделали эту гонку. Орсини и я, сражаясь друг с другом, но на последнем круге он, скажем так, немого ошибся в повороте, выводящем на прямую. Он знал, что у него остался только один шанс выйти в лидеры. Я видел, что он отстает от меня метров на двадцать пять-тридцать, и уже думал: «Все, я победил!» Я знал, что на прямой ему меня не обойти. Но он предпринял некорректный прием. Он не стал тормозить вообще! Просто врезался в мой карт, и мы оба вылетели с трассы. Я пытался завести мотор, потому что у меня был огромный запас времени

перед Шумахером — двадцать семь секунд. Если бы мне удалось растолкать свой карт, я еще мог победить. Но тут выскочил отец моего соперника и начал толкать меня в спину. Так оно и было!»

По свидетельству Karting Magazine, «после гонки Шумахер спокойно комментировал: «Сожалею о случившемся. Круг за кругом я ждал, что эти два итальянца выкинут какую-нибудь глупость — так и произошло!».

Сразу после финала Боллингтофт подал протест на Шумахера. «После двух разминочных кругов немецкий гонщик почувствовал, что ослабло крепление двигателя. Он подтянул его до старта, а правила гласят, что на трассе нельзя оказывать помощь. Стюарды отклонили протест на том основании, что Шумахер затянул болты самостоятельно, никто ему не помогал. Боллингтофт позднее сказал, что принимает решение стюардов, но добавил, что сам становиться чемпионом таким образом не хотел бы».

Дзанарди тоже подал протест — против Орсини. «И тут ко мне подошли люди из итальянской федерации, ведь Орсини был ведущим итальянским гонщиком. Они мне сказали: «Знаешь, если ты будешь настаивать на своем протесте, могут быть серьезные проблемы». Я отозвал протест, и к чему это привело?! На чемпионате Италии он снова меня вынес, мне не достался и этот титул…

В картинге Шумахер был очень хорош, но не настолько хорош, как в Формуле 1. Для меня он остался очень серьезным соперником, но, честно говоря, должен признать, что в картинге у меня был очень хороший материал, вот почему я все время был быстрее, чем он.

К тому же многие вещи для картинга производятся в Италии, и у нас была возможность много работать на тестах, раза два-три в неделю, и это здорово нам помогало!

Отношения между гонщиками были, как в большой и дружной семье. Мы знали друг друга, общались, особенно вне гонок, мы очень неплохо ладили друг с другом. Мы держались вместе даже по вечерам после гонок, гоняли шары или занимались чем-нибудь в этом роде. Мы и жили на трассе, не испытывая того невероятного прессинга, какой обрушился на нас в Формуле 1». (Сравните с тем, что говорил Макниш: гонщики практически не общаются друг с другом! Все зависит от того, кто ты таков, чем знаменит и что тебе больше запомнилось.)

В 1987 году Шумахеры подготовили рекламную страничку, представляя потенциал Михаэля. Шумахер без шлема сидит в карте с очень серьезным выражением лица. На карте номер 1 и все это увенчано надписью «Чемпион Европы». Дальше

приводится список его картинговых достижений и всем заинтересовавшимся предлагается связаться с Рольфом Шумахером из Керпена. Как нетрудно понять, речь идет о потенциальных спонсорах.

В тот год в чемпионате Германии у Михаэля был серьезный соперник по имени Петер Хантшер. Шумахер выиграл первый этап в Керене, Хантшер второй в Гестахте. «Как? Да легко! Я был значительно быстрее, чем он. Я знал его и раньше, хотя начинал гоняться в Мюнхене, а он в Керпене. Я помню его первые неуверенные шаги в автоспорте. Тот год принес мне величайшую битву в моей жизни, особенно если учесть, что борьбу за титул чемпиона Германии вели два немца (годом ранее этот турнир выиграл датчанин Мункхольм). Это был лучший период моей гоночной карьеры, и в карьере Шумахера, возможно, тоже. Очень жесткий поединок, но очень корректный, честный. По правде сказать, меряться силами друг с другом — это огромное удовольствие. И что бы ни происходило на трассе, в конце концов мы всегда обменивались дружескими рукопожатиями».

Третий и последний этап проходил в местечке Валлдорф. Хантшеру нужна была только победа, а Шумахеру достаточно было одного очка. «В квалификации он был первым, а я вторым, — вспоминает Хантшер. — Я был готов победить или умереть. Я бы не сдался, ни за что не сдался. Повторяю, я предпочел бы пойти на столкновение».

Шумахер перед гонкой говорил сам себе: «Не делай глупостей. Твоя задача дойти до финиша». О том, что из этого вышло, рассказывает Хантшер: «Схватка была жаркая, колесо в колесо — нет, обод в обод. И потом Шумахер немного отстал. Чтобы пояснить, насколько мы заводили друг друга, скажу лишь, что третий в этой гонке отстал от нас метров на сто пятьдесят. Ну а когда все закончилось, мы вновь пожали друг другу руки и остались друзьями».

Шумахер финишировал вторым в гонке и стал чемпионом Германии, набрав 127 очков против 112 у Хантшера.

«Шумахер был очень отрытым молодым человеком, дружелюбным, готовым прийти на помощь, — говорил Хантшер в 1994 году, — Я по-прежнему остаюсь в немецком картинге. Пять лет назад я закончил гоняться, открыл свое дело, сдавал в аренду карты, но сегодня снова выступаю в чемпионате Германии. При встречах мы приветствуем друг друга, как делали это когда-то в старые добрые времена, несмотря на то, что он теперь в Формуле 1». Хобби Шумахера превратилось в Формулу 1, а хобби Хантшера стало его бизнесом!

Касаясь этой темы в ранние годы своей карьеры в Больших

Призах. Шумахер говорил: «Люди спрашивают меня, как мне удалось прийти в Формулу 1 и так быстро в ней закрепиться на высшем уровне. Для меня ответ прост: опыт! Несмотря на то, что я очень молод в сравнении с другими гонщиками, я уже много лет повел в автоспорте. Целых девятнадцать лет — и я очень хорошо подготовлен к своей работе.

В целом я провел в картинге пятнадцать лет с семьдесят третьего по восемьдесят восьмой год, проехал массу гонок, многое пережил, многому научился, включая умение вести борьбу колесо в колесо, плотные сражения. Я к этому привык (к острым поединкам). Мы учились работать с шинами, с мягкими смесями. Меня научили не торопиться, беречь резину, чтобы она не поплыла к финишу. Ну и тактика, конечно. Я хорошо усвоил все уроки и использовал эти знания в своей карьере. Обожаю картинг за то, что здесь настоящая борьба бампер в бампер, — это и есть гонки!»

Мир Формул манит к себе. С этим миром связано многое — трассы, гонщики, машины, чемпионаты, и читателям, несомненно, многое из этого неведомо. Гонщики, молодые ребята стремятся все время гоняться, все время быть на виду. И чем успешнее развиваются их карьеры, тем более известными становятся их имена.

Этот путь с самого начала прошел и Михаэль Шумахер.

Глава 2. «С удовольствием!»

Густаву Хекеру, одному из немецких дилеров Lamborghini, нужен был гонщик. У Хекера была гоночная машина Формулы Koenig и он искал, кого бы посадить за руль. Ему нравилась «обходительность» Шумахера, который к тому же «блестяще владел картом». Петер Зибер, гоночный механик, помогавший в картинге другой восходящей звезде. Хайнцу-Харальду Френтцену, а затем перешедший в команду EUFRA Формулы Ford, тоже заметил Шумахера. Зибер как-то сказал Михаэлю: «Может, тебе стоило бы попробовать Формулу?» — на что Шумахер ответил: «С удовольствием!»

«Михаэль уже общался с парой команд, — вспоминает Заубер, — но это ничего не значило, потому что, по-моему, у него не было денег. Где-то в конце восемьдесят седьмого года, — помнится, прохладный был денек, — Михаэль приехал в Хоккенхайм, чтобы пройти пробы в Формуле Ford 1600. Он тогда впервые сел за руль Формулы. Я сказал одному из хозяев команды: «Ну, давайте пройдите круг, потом мы дадим возможность сделать то же самое Михаэлю и, если он проедет быстрее, прикинем, что можно сделать». Михаэль проехал быстрее. Он рассказал мне о своих ощущениях в машине, и я подумал: «Ого, да он не просто рулит, а неплохо понимает, что делает».

Михаэль вспоминает, как неожиданно «получил приглашение на тесты Формулы Ford, и с этого все началось. Меня предупреждали, что картингисты не всегда быстро адаптируются к Формуле Ford 1600, но я сразу поехал быстро. Я проехал пять кругов и единственным, с кем можно было сравнить результат, был совладелец команды, который ездил довольно быстро и гонялся с Кейо Росбергом. Увидев мой результат, он сел за руль со словами, «должно быть, сегодня подходящий день для тестов», и прошел круг на две с половиной секунды хуже. Вот тогда мы и сели за стол переговоров».

Макниш тоже перешел в Формулу Ford и гонялся на шасси, которое называлось van Diemen. «В ноябре-декабре я поехал на один французский автодром, чтобы представить van Diemen некоторым командам (потенциальным клиентам фирмы). Они должны были видеть, что шасси восемьдесят седьмого года быстрее прошлогоднего. Машину восемьдесят седьмого года привезли прямо из Хоккенхайма, там на ней гонялся Шумахер — он тогда впервые сел за руль Формулы…»

Так начиналась его карьера.

В 1988 году третье место в чемпионате мира занял Бергер, пятое — Альборето, который после этого ушел в Tyrrell. За пять лет, проведенных в Ferrari, он выиграл три Гран-при. Со времен Шектера никому так и не удавалось укротить знаменитого Жеребца.

Формульная карьера Михаэля началась бурно: 15 гонок в период с апреля по октябрь. Он провел 10 этапов в Формуле Koenig, плюс несколько гонок чемпионата Германии Формулы Ford 1600, а также выступил на Фестивале Формулы Ford в Брэндс-Хетч. Собственно, так все и начинается: молодой гонщик шаг за шагом поднимается по ступеням карьерной лестницы, и если не свалится с нее, то доберется до вершины Формулы 1. Картинг — первая ступенька. Формула Ford — вторая. Формула Koenig занимает место где-то между ними.

Вернер Айхингер, организатор чемпионата Формулы Koenig, помнит, как появился этот класс. Был такой предприниматель Рихард Кениг. Он занимался производством сидений для легковых и гоночных автомобилей и искренне хотел помочь начинающим гонщикам в продвижении по карьерной лестнице. В 1986 году он оказался в Италии и видел гонки Формулы Panda. И тогда он задумался: а почему у нас в Германии нет такого класса? Кениг поинтересовался, кто делает эти машины, и выяснил, что постройкой занимается одна компания в Милане. Он отправился туда и предложил: «Сделайте для меня сорок таких машин, но оставьте в виде наборов, чтобы ребята, которые их купят, смогли изучить конструкцию этих Формул во время сборки».

Он получил партию в 40 машин, распродал их желающим, и в середине 1987 года у нас появились первые машины Формулы Koenig, так их назвали. На этих машинах стояли двигатели и коробки Fiat — как на Формуле Panda. Честно говоря, единственным отличием от итальянского класса были совершенно новые корпуса. Все остальное и было Формулой Panda. Машины имели передние и задние крылья, и это не было декорацией: они работали! Регулируя угол атаки крыльев, можно было полностью менять настройки шасси — от недостаточной до избыточной поворачиваемости.

Итак, Хекер купил гоночный класс, но ему нужен был гонщик, спортивный сезон был уже на носу (первая гонка стартовала в Хоккенхайме 24 апреля).

> «Честно говоря, я совершенно не помню, когда мы впервые пересеклись с Михаэлем. — рассказывает Хекер. — Сегодня, когда он стал знаменитым, все хотят это знать! Помню только, что мне нужен был не слишком

высокий гонщик. Двухметровый гигант просто не влез бы в мою машину. У Михаэля рост был подходящий (1.74 м).

Времени было мало. До старта первой гонки восемьдесят восьмого года оставалось примерно две недели. Но я выбирал гонщика не потому, что нужно было спешить. Я хотел побеждать! Я знал, что Михаэль ходил в картинге в подающих надежды, видел, как мне казалось, его потенциал. Он сразу принял мое предложение. Ему не доводилось прежде гоняться на Формулах, но он с первого раза поехал как надо и начал показывать результаты. Машина была что надо, команда была что надо — и сам он был что надо. Но тогда, честно говоря, многое виделось иначе, чем сейчас, ведь Формулу Koenig в те времена мало кто принимал всерьез».

Ахингер объясняет, в чем дело: «Формула Koenig мало чем отличалась от картинга. Машины — меньше, чем Формула Opel, меньше, чем Формула Renault. Но управлять ими нужно было иначе, чем картом. В любом случае, это была отличная первая ступень по пути из картинга на настоящие гоночные трассы. В те времена началось мое знакомство с Михаэлем. До той поры я с ним не сталкивался. Перед тобой тысячи картингистов, но невозможно предугадать, насколько хороши они будут в Формулах. В первой гонке он смотрелся неплохо. Он дебютировал в хорошей команде, поработавшей на тестах, так что он был неплохо подготовлен. Выиграл первую же гонку (в Хоккенхайме) и сделал это легко и естественно! Михаэль всегда все делал так, словно родился с чувством машины. Но ему повезло — он обладал способностью всему учиться очень быстро. Впитывал все словно губка».

Однако легкой гонку в Хоккенхайме не назовешь. Путь к победе был непрост. Хекер вспоминает, что «ручка переключения передач сломалась на первых кругах — а пройти предстояло двадцать кругов — и втыкать передачи Михаэль мог лишь тем, что от нее осталось. К концу гонки он разодрал себе ладонь».

Первым финишировал гонщик по фамилии Кестер. Его время было 26 минут 36.17 секунды. Михаэль закончил гонку вторым — 26:39.39. Но Кестера дисквалифицировали, как и третьего гонщика, Хельмута Швиталлу.

«Была проведена техническая инспекция машин первых трех призеров, — говорит Хекер, — и, насколько я помню, последовали дисквалификации, потому что на машинах этих парней

настройки клапанов не соответствовали регламенту».

Ахингер, возвращаясь к тем дням, рассказывает: «Сезон включал десять гонок, и Михаэль выиграл все, за исключением Золдера. Там у него возникли небольшие технические проблемы, и он финишировал вторым».

В Золдере Шумахера опередил Андреас Байер, позднее гонявшийся за Porsche. Байер прошел дистанцию гонки за 24:58.42. Михаэль — за 25:07.07 (средняя скорость 76.3 миль/час против 75.57).

> «Девять побед в десяти гонках — это было потрясающе! По сути, он стал чемпионом уже на третьем этапе, также проходившем в Хоккенхайме. Я был организатором той гонки и помню, как он радовался. Он был просто на седьмом небе! С тех пор он совсем не изменился, не правда ли! Такой же, каким был тогда, спокойным, очень… как бы это поточнее описать… С ним можно было поговорить о чем угодно, и, когда ты его о чем-то спрашивал, он давал продуманный ответ. Он таким и остался, он никогда не говорил о себе «Я лучший! Я — будущий чемпион Формулы 1». Никогда! И я заметил, что при этом всегда выкладывался до конца. В середине сезона у Шумахера появился шанс погоняться в Формуле Ford 1600, и он этим воспользовался. Там он тоже выступал успешно».

Это целая история. Альберт Хампер управлял командой Формулы F1600: «Мне позвонил отец Шумахера и спросил, не возьму ли я Михаэля в команду. Отец сказал, что Михаэль очень-очень хороший гонщик, но проблема в том, что у него совершенно нет денег. Я ответил: «Нет денег — нет гонок!» История об упущенном шансе, каких много. Михаэль отправился в команду EUFRA, и ему дали там место без всяких денег».

Напомним, Юрген Дильке из Керпена, многолетний наставник Михаэля в картинговые времена, подрабатывал, привлекая спонсорские бюджеты. По словам Заубера, «Дильке был отличным парнем, а для Михаэля почти что вторым отцом. Это он сказал: «Ты должен выучить английский». Он же учил Михаэля гоночным премудростям. У Михаэля действительно не было денег. У него был старенький Audi, его первый автомобиль, и он ночевал в прицепе. Настоящий мужик! У нас гонялись три парня, и Михаэль сдружился с каждым из них. На тренировках они помогали друг другу научиться обгонять слипстримом и потому отлично представляли, что это такое. Не забывайте, у Формулы Ford крыльев нет, как нет и специальной резины (один

тип шин для всех). Зато там можно многому научиться в настройке машины, в понимании того, как она устроена и работает, в поиске верного баланса. Сцепление с трассой незначительное, легко получить и избыточную, и недостаточную поворачиваемость — и научиться понимать эти проблемы». Михаэль научился.

«Я говорил ему: «Стоит тебе хоть раз полидировать в гонке, ты всегда будешь одним из первых». Ему это удалось, помнится, в четвертой гонке, и с тех пор он на самом деле всегда был впереди. Мы проехали немецкий чемпионат и четыре этапа европейского, где Михаэль сошелся в грандиозной битве с Микой Сало и закончил сезон вторым. Удача — тоже большое дело!»

В европейском чемпионате, EFDA Formula Ford 1600, спонсируемом Bridgestone, великолепно выступал Мика Сало, выигравший четыре из пяти этапов. Шумахер не принимал участия в одном из них, в первом, проходившем в Зандфорте. Забавно, но единственный этап, в котором победы одержал Шумахер, также проходил в Зандфорте, но Мика в нем не участвовал. В этом не было необходимости — он уже стал чемпионом. И все же Михаэль составил финну серьезную конкуренцию. В своей дебютной гонке, проходившей на Остеррайхринге. Михаэль уступил Мике на финише 10-круговой гонки всего 0.687 секунды.

Одну из наиболее ярких гонок в Формуле Ford 1600 Михаэль провел в августе того же года в Зальцбурге.

«По итогам квалификации все три наших гонщика получили места в первом ряду стартового поля. Но Михаэль был не самым быстрым, — вспоминает Зибер, — Гонка должна была пройти в дождь по очень мокрой трассе, и я сказал ему: «Слушай, я могу поэкспериментировать с машиной, и если это сработает, мы победим. Не сработает — проиграем». Михаэль ответил: «О'кей. Петер, давай, работай, и если я проиграю, то поставлю тебе пиво». Он был для меня как брат. Если, к примеру, машина ломалась, он говорил: «Ерунда, в следующий раз отработаем лучше». В Зальцбурге Михаэль сказал мне: «Все пойдут по внешней бровке, а я пойду по внутренней. Там масса места». Он ушел со старта шестым или седьмым, но ехал очень быстро, на две или три секунды быстрее всех остальных. Он рассказывал: «Я глянул в зеркала и никого рядом не увидел. И тогда я решил: «Поеду расчетливо». Он победил с преимуществом в двадцать секунд».

Йозеф Кауфман, щедрый и мудрый представитель сообщества Формулы 3, в прошлом гонщик, а потом менеджер, смотрел на это с восхищением. «У нас там была гонка Формулы 3 и в тот же день ехали ребята из Формулы Ford. Было сыро, и я отметил, что

один из гонщиков едет просто блестяще. Я тогда не знал, кто это, взял программку и нашел его имя — Шумахер. Я тогда подумал, что это очень, очень хороший гонщик! Не помню, каким он финишировал, первым или вторым, но помню, что стартовал он не очень удачно. Шел шестым или седьмым, прорываясь вперед. Обычно, когда опыта гонок в Формуле Ford маловато, такого не бывает, а он провел в этом классе всего несколько гонок…»

Как вспоминает Зибер, Кауфман пришел к нему со словами: «Приводи его ко мне в команду. И сам приходи!» Многие помнят тот день, в том числе и Вилли Вебер, в прошлом гонщик, а в то время владелец команды Формулы 3.

Осенью Михаэль принял участие в Фестивале Формулы Ford 1600, ежегодном турнире лучших гонщиков этого класса, со всего мира съезжающихся в Брэндс-Хетч. Это очень престижное первенство, знаменитое постоянной борьбой, иногда на грани фола. Накануне этой гонки еженедельник Autosport представил 24 ее участников, включая Михаэля: «Иохен Масс оценивает его способности очень высоко и не прочь пригласить в заводскую команду в Формуле Opel Lotus, но амбиции Михаэля связаны с Формулой 3».

Шумахер вылетел с трассы в седьмом хите, как называют в некоторых гоночных классах отборочные заезды. «Вскоре за спиной у лидеров приключился завал. Эндрю Гай-Джонсон и Михаэль Шумахер столкнулись в «Паддок Хилл Бенд», и местный гонщик поехал по травяному газону, тогда как немец сошел с оторванным колесом».

Это произошло 30 октября. В этот же день Айртон Сенна на Гран-при Японии завоевал свой первый чемпионский титул за рулем McLaren Honda. Так нередко пересекаются противоположные полюса автоспорта: вершина и один из низших классов.

Этой осенью Вебер, гонщик с двадцатилетним стажем, ставший менеджером команды Формулы 3 WTS, предложил Михаэлю приехать на тесты на Нюрбургринг. Там был и Кауфман, в команде которого ехал Франк Била. «Мы с ним проехали чемпионат Германии Формулы 3, который он закончил третьим — а мог и выиграть. Когда Била выехал на трассу на Нюрбургринге, на протяжении пяти-шести кругов за ним неотступно следовал Reynard команды WTS. Я думал, что это их постоянный гонщик Франк Энгстлер. Да, я думал, что за рулем машины с мотором Alfa Romeo сидит Энгстлер, хотя это казалось странным, ведь Энгстлер никогда не был быстр в Формуле 3. Он всегда уступал Биле полторы-две секунды на круге. Я тогда не знал, что на самом деле это Шумахер…

Била вернулся на пит-лейн и спросил, какие у него результаты. Мы показали ему протокол, и он воскликнул: «Тут должно быть ошибка! Шумахер постоянно висел у меня на хвосте. Как это ему удалось?» Я ответил: «Ну, с твоими результатами все точно, а вот он показал такие же, потому что все время держался рядом». Шумахер тогда впервые сидел за рулем Формулы 3. Я не мог поверить в то, что видел. У него совсем не было опыта, и все же он сумел удержаться рядом с Билой!

Как и в случае с Формулой Ford на Зальцбургринге, весьма необычно, когда гонщик, проехав за рулем Формулы 3 всего десять-пятнадцать кругов, начинает печатать круги в том же темпе, что и гонщик уровня Билы — а Била ехал очень быстро. В гонках Била постоянно держался в числе первых трех и лидировал в Евросерии, опережая Джанни Морбиделли и остальных».

Как вспоминает сам Михаэль, «после двадцати кругов я ехал быстрее, чем Энгстлер, быстрее на две секунды — и мне предложили немедленно подписать контракт».

Вебер станет наставником и менеджером Шумахера, и это будет крепкий союз. В 1989 году они выступят в немецкой Формуле 3, и Шумахер расстанется с Формулой Koenig и теми, кто там выступал.

Вот что было написано в программке накануне решающей гонки Формулы Koenig в Хоккенхайме: «Первый сезон наглядно показал, что этот класс новичков нашел свое место в гоночной иерархии. Он заработал репутацию, открыв Михаэля Шумахера и Хельмута Швиталлу. Как показал Шумахер, отсюда легко шагнуть в Формулу Ford 1600 или Opel Lotus. В Формуле Koenig Шумахер проиграл только однажды. В Золдере его опередил бывший горный гонщик Энди Байер. А самым грозным соперником Михаэля стал 24-летний Швиталла, также пришедший из картинга. Поначалу он ездил не слишком аккуратно, часто ему просто не везло. Несмотря на это, он регулярно оказывался рядом с Михаэлем и нередко финишировал в считанных метрах позади него. Другие гонщики — Маркус Хофман, Курт Гевиннус или Георг Хуттер, так же как недавние картингисты Томас Крафт и Томас Геплерман, тоже сумели проявить себя и как следует погоняли талантливых парней, таких как быстрый Франк Кремер или Детлеф Шмальгемайер, обладавший самой мощной машиной. Так и должно было быть! Поскольку регламент и контроль над его соблюдением очень жесткий, у всех здесь равные шансы, и победа добывается в бою. Ну а состав серии только добавляет к ней интереса».

Хекер рассказывал, что машину, на которой в Формуле Koenig

гонялся Михаэль, готовил только он сам и, кроме Михаэля, за руль этой машины никто не садился. Шумахер со своей стороны отмечал, что Формула Koenig — «идеальный вступительный класс», потому что он недорог, а успехи здесь говорят сами за себя.

В 1989 году Найджел Мэнселл стал напарником Герхарда Бергера в Ferrari и вскоре заслужил у тиффози прозвище Il Leone (Лев). Он выиграл за рулем Ferrari первую же гонку, Гран-при Бразилии, и настоятель церкви в Модеме отметил этот успех, ударив в колокола. Легенды утверждают, что так было всегда. Мэнселл завершил сезон четвертым. Бергер в личном зачете был седьмым — и ушел в McLaren. Его место занял Ален Прост. Он провел в McLaren шесть незабываемых сезонов, увенчанных тремя из четырех его титулов. Но, как и подозревал босс McLaren Рон Деннис, ощущение несвободы оказалось слишком сильным.

Между тем 20-летний Шумахер перешел в Формулу 3, где получил место в команде Вилли Вебера. С тех пор они были неразлучны. Немецкая Формула 3 была сильным классом, собравшим немало способных парней, в том числе пару гонщиков, мечтавших о Больших Призах. Хайнца-Харальда Френтцена и Карла Вендлингера. Сезон завершился напряженнейшей схваткой за титул, в которой победитель, Вендлингер, опередил двух своих оппонентов всего на 1 очко!

«Михаэля я впервые встретил на картинге в Керпене, когда мне было пятнадцать, а ему двенадцать», — вспоминает Френтцен. Когда он разошелся со своей подружкой, Кориной Беч, она сблизилась с Шумахером. «В восемьдесят первом я гонялся в юниорском чемпионате Германии, и на следующий год мы с Михаэлем однажды сошлись в гонке в Керпене, — рассказывает Френтцен, — Он провел только одну гонку в статусе «приглашенного». После этого я с ним не гонялся вплоть до Формулы 3».

«Сказать, что мы с Михаэлем росли вместе, было бы неправдой, — говорит Отто Ренсинг, еще один соперник Михаэля по Формуле 3, — Хотя в каком-то смысле так и было. Я пришел в картинг в семьдесят седьмом и знал о Михаэле. Я жил километрах в двадцати пяти от Керпена и слышал о картодроме, которым управлял его отец. Сам я начинал на другой трассе, выигрывал клубные гонки. Но в семьдесят восьмом или семьдесят девятом, когда в Керпене открылся новый картодром, я перешел туда, сменив клуб. Вот тогда я и познакомился с Михаэлем. Каким он был? «Маленьким гигантом» при отце, управлявшем трассой. Мне было семнадцать, ему — на семь лет меньше. Думаю, могу сказать, что в какой-то период я очень успешно

выступал в картинге, был лучшим в Германии, и закончил только в двадцать четыре года, когда перешел в Формулы. Так что в последние годы я мог наблюдать за тем, как подрастает Михаэль».

Формула 3 — важная ступень на автогоночной карьерной лестнице. Конкуренция в этом классе очень высока. Кауфман собирался пригласить в команду Михаэля Роппеса. «Гонщик он был неплохой, но в тот сезон у нас было немало хороших гонщиков. Одним из лучших был Шумахер, Хайнц-Харальд Френтцен уступал ему совсем немного. А были еще Карл Вендлингер и Михаэль Бартельс. Они вели плотную борьбу между собой на протяжении всего сезона. Бывает так, что появление великолепного гонщика приходится на вялый сезон, и он выигрывает все, но это не дает представления о том, насколько он хорош на самом деле. А бывает и так, что приходят четыре-пять парней, по-настоящему умеющих обращаться с гоночной машиной, и даже если кто-то из них финиширует вторым или третьим, на деле это лучше иных побед!»

Шумахер, Бартельс и еще один парень по фамилии Шмиклер гонялись на шасси Reynard, Вендлингер имел в своем распоряжении Ralt, а Френтцен начинал за рулем Dallara.

Шумахер продемонстрировал свою скорость в двух предсезонных гонках в Хоккенхайме. Гонка первая: он квалифицировался третьим — 2:20.05 против 2:14.03 у обладателя поула Шмиклера, но уверенно занял второе место. Шмиклер прошел дистанцию гонки за 18:32.31, Шумахер — за 18:32.59, показав при этом лучшее время круга. Гонка вторая: Михаэль стартовал из второго ряда и победил. В чемпионате, включавшем 12 этапов, ему пришлось труднее. Даю слово корреспонденту еженедельника Autosport Вольфгангу Шаттлингу, писавшему о тех гонках, потому что каждая гонка — это бесценный опыт.

1 этап, Хоккенхайм. Старт из первого ряда, третье место на финише. «Михаэль с первых гонок поехал в Формуле 3 очень быстро», — вспоминает Френтцен.

2 этап, Нюрбургринг. Третий ряд — третье место. Согласно отчету Autosport, «победителем второго этапа заслуженно стал Михаэль Бартельс. Но лучше других стартовал Виктор Россо, которому удалось выстрелить с сенсационной четвертой позиции за рулем Tark Aleco Spins, машины, частично спонсированной русскими. На протяжении восьми кругов аргентинцу удавалось держаться на первой позиции. Поначалу за ним шли Френтцен, Шмиклер, Бартельс и Шумахер. Но вскоре Френтцен на Dallara, плохо слушавшейся руля, откатился в хвост этой группы и

финишировал шестым.

Между тем Бартельс присмотрелся к Россо и переиграл его на торможении. Михаэль начал наращивать отрыв и закончил гонку в трех секундах впереди счастливого Россо. Шмиклер исполнил эффектный разворот на полной скорости в шикане «Ведол», когда атаковал Россо на десятом круге (из двадцати). Его Reynard не пострадал, но Шмиклер не сумел выбраться из сырой травы, уступив третье место Шумахеру».

В перерыве между Нюрбургрингом и следующим этапом, проходившем на берлинской трассе AVUS, Шумахер хотел выступить в престижной гонке Формулы 3, проходившей в Монако, но «меня сочли недостаточно опытным. А через год, когда я уже ездил на прототипах Группы «С», мне сказали, что я не могу выйти на старт, потому что слишком опытен для участия в этой гонке!».

3 этап, AVUS. Двойная лента автобана, связанная виражом у границы Западного и Восточного Берлина: третий ряд — третий на финише. По свидетельству Autosport, «Вендлингер стал победителем в потрясающей битве. Со старта группа из шести гонщиков, включавшая Вольфганга Кауфмана (не являвшегося родственником Йозефу). Шмиклера, Шумахера, Френтцена, Франка Крамера и Вендлингера, оторвалась от преследователей. Лидер менялся по несколько раз за круг, но большую часть времени гонку вели Кауфман на Dallara и Френтцен на только что арендованном шасси Reynard. После того как обладатель поула Шмиклер выбыл из-за аварии, а Френтцен откатился назад, победу разыграл между собой квартет в составе Крамера, Вендлингера, Шумахера и Кауфмана. Уходя на последний круг, они практически одновременно пересекли линию старта. Вендлингер захватил лидерство в результате атаки, которую он провел в последней шикане… и каким-то чудом удержал первую позицию до финиша».

4 этап, Брно: четвертый ряд на старте, пятое место на финише.

5 этап, Цельтвег: поул — победа. Шумахер обыграл Френтцена (34:57.803 против 35:03.105). Своей скоростью Шумахер затмил всех! У этой гонки, проходившей на легендарной австрийской трассе, была своя интрига. Как вспоминает Френтцен, «ONS (Верховная спортивная комиссия) поддерживала и меня, и Михаэля, и нам пообещали, что тот из нас, кто выиграет гонку, получит приглашение на тесты Формулы 1. Мы оба мечтали об этом, так что битва была жаркая! Михаэль ехал быстрее, и мне нужно было попытаться отыграть у него десятую в повороте «Бош». Это позволяло подтянуться к нему

вплотную на выходе. Я выбрал более короткую внутреннюю траекторию. Их там было две, внутри и снаружи. В средней части было слишком скользко. Михаэль заходил по внешнему краю, все ближе, ближе, мы ударили друг друга — и меня развернуло, но я все же финишировал вторым. Вот так мы с ним столкнулись в первый раз. Иногда он ездил быстрее, иногда я, но у нас были хорошие отношения. Мы сражались, но всегда честно».

6 этап, Хоккенхайм. Первый ряд. С поула стартовал Вендлингер (2:12.46 против 2:12.59), но обоих обошел Френтцен. Вендлингер финишировал вторым. Шумахер третьим. Однако стабильные выступления позволили Шумахеру возглавить чемпионат в личном зачете. Он заработал 98 очков, Вендлингер и Френтцен по 83, Бартельс-82.

7 этап, Вунсдорф. Третий ряд. 12-е место по сумме двух заездов. Первый пришлось остановить из-за дождя, затопившего трассу, и гонку закончили позднее. Шумахер — 105 очков, Френтцен — 103, Вендлингер — 98.

8 Этап, Хоккенхайм. Второй ряд, вылет на 10-м из 14 кругов: лопнул водяной шланг. По свидетельству Autosport, «обладатель поул-позиции Френтцен блестяще принял старт, преследуемый Шумахером… Но Шумахера развернуло в Восточном повороте, а затем он вынужден был сойти из-за перегрева мотора», Френтцен — 121 очко, Вендлингер — 118, Шумахер — 105.

9 этап, Дипхольц, трасса, закрученная против часовой стрелки на аэродроме близ Бремена. Второй ряд, на финише четвертый. «После провального старта Шумахер догонял группу лидеров. На десятом круге он был уже пятым, а кругом позже обошел Петера Цаковски и финишировал четвертым», Френтцен — 141 очко, Вендлингер — 134, Бартельс — 124, Шумахер — 120.

10 этап, Нюрбургринг. Третий ряд, пятое место. Френтцен — 153 очка, Вендлингер — 152, Шумахер — 135, Бартельс — 130.

11 этап, Нюрбургринг. Поул и победа с преимуществом в 10 секунд перед Кауфманом. Как рассказывает Autosport, «Шумахер сохранил надежды на титул, одержав победу в гонке, в которой он лидировал от старта до финиша. Другие претенденты на победу в чемпионате, Вендлингер, Френтцен и Бартельс, стали жертвами завала в первом повороте, когда Бартельс ударил Френтцена сзади, отправив его в разворот. Уже после первого круга лидировавшему Шумахеру ничто не угрожало».

Френтцен помнит эту аварию. «Я неплохо стартовал, отвоевал две позиции. Шумахер лидировал, я шел за ним, затем Бартельс, который ударил меня сзади и вынес с трассы. До этой гонки я лидировал в чемпионате». Теперь лидером стал Вендлингер, набравший 164 очка, у Шумахера было 154, у Френтцена 153

очка. У Бартельса осталось 130 — и он выбыл из борьбы за титул.

12 Этап, Хоккенхайм, и очень напряженная ситуация. В зачет идут только десять из двенадцати гонок — два худших результата отбрасываются. Это значит, что Вендлингеру, чтобы заработать очки, нужно финишировать не ниже седьмого места. Френтцену — не ниже одиннадцатого. Шумахеру — не ниже двенадцатого. Но есть и другая арифметика. Если Вендлингер финиширует третьим — он станет чемпионом независимо от результатов других гонщиков. А вот Шумахеру и Френтцену нужна только победа — и немного везения.

«И вот мы подошли к последней гонке, в которой у Бартельса шансов на титул уже не было, — вспоминает Френтцен. — Судьба чемпионата решалась в схватке между мной, Шумахером и Вендлингером. Все это вызывало небольшое напряжение — во всяком случае. Карл заметно нервничал. Он был в непростой ситуации. Нам всем было нелегко». Стартовая расстановка:

Френтцен — 1:01.61
Шумахер — 1:01.62
Цаковски — 1:01.77
Бартельс — 1:01.90
Вернер — 1:01.91
Вендлингер — 1:01.97

«Я стартовал с поула, — рассказывает Френтцен, — и все было в моих руках, потому что, если бы мы финишировали в том же порядке, в каком стартовали, чемпионом стал бы я».

Как рассказывает Autosport, лучше всех стартовал Бартельс, Френтцен, Шумахер. Цаковски, Марко Вернер, Кауфман и Вендлингер «дружно рванули к первому повороту. Когда пелетон, растянувшись, влетел на «Стадион», случился драматичный эпизод: у Вендлингера произошел контакт с Кауфманом. Оба продолжили гонку в хвосте пелетона. Лидировали Бартельс и Френтцен, постепенно отрываясь от Шумахера, Цаковски и Вернера. Френтцен отчаянно пытался подтянуться к Бартельсу на расстояние атаки, но всякий раз, когда он оказывался «на колесе» у соперника, тому удавалось немного оторваться».

Френтцен хорошо помнит эту гонку. «Мы гонялись на коротком клубном кольце, где обгонять очень трудно. Бартельс на старте прорвался вперед из второго ряда, и я обязан был его обгонять. Долгое время я пытался это сделать, но без успеха. Я ехал к финишу, зная, что если не смогу пройти Бартельса, то Карл станет чемпионом».

Autosport: «К этому моменту Вендлингер прорвался на девятое место, но вновь вылетел с трассы, пытаясь обогнать

Крамера. Он откатился на четырнадцатую позицию, которая, впрочем, гарантировала ему титул».

Бартельс 36:55.00
Френтцен 36:56.93
Шумахер 37:07.41

Другими словами, Вендлингер заработал 164 очка, у Френтцена и Шумахера было по 163.

«Я проиграл титул, но на тот день у меня было много разных планов, — говорит Френтцен, — Я готовился к следующей ступени в моей карьере. Конечно, я был разочарован, но думал только о будущем».

Тяжелый сезон! Бартельс говорит, что ведущая четверка совсем не общалась друг с другом — настолько все было серьезно. «Я выиграл больше всех гонок (три, как и Френтцен; у Шумахера и Вендлингера было по две победы), но и в аварии попадал чаще других. Все мы были молоды, все немножко сумасшедшие. Мы всегда бились до последнего».

(Забавно получилось: Альберт Хампер хотел вывезти Шумахера на Фестиваль Формулы Ford в Брэндс-Хетч, и Шумахер не прочь был там выступить, но, как рассказывал Хампер, «его не отпустили, потому что он гонялся в Формуле 3. Так что он за меня практически и не выступал — только однажды».)

В ноябре Шумахер отправился в Макао на престижную гонку Формулы 3, состоявшую из двух заездов. Там его ждали серьезные соперники, многие из которых претендовали на места в Формуле 1, включая Макниша.

«Там я впервые с картинговых времен сражался с Шумахером, — рассказывает шотландец, — Я следил за его карьерой, как он поднимался из Формулы Koenig в немецкую ФЗ, где финишировал вторым за Вендлингером. Не помню, чтобы я с ним общался в Макао. Вообще-то, Макао была для меня особенной гонкой, потому что я выступал за команду Theodore, мы размещались в разных боксах, а жил я в гостинице, принадлежавшей Тедди Йипу. (Йип — один из спонсоров гонки в Макао, в 80-е годы вместе со своей командой Theodore отметился и в Формуле 1.) На различных соревнованиях мы стремились не пересекаться с другими гонщиками».

В первый день Шумахер показал в квалификации седьмое время. Он прошел три круга на время, потом вылетел в отбойник. «Трасса мне нравилась, но она была непростой. — вспоминал он. — Нужно было встряхнуться». На следующий день он поднялся на шестую позицию.

Первый заезд. Как рассказывает Макниш, «гонка

продолжалась для меня примерно сотню ярдов. Затем Отто Ренсинг разбился в первом повороте». Швед Рикард Рюдель (позднее, когда он обосновался в Англии, его стали называть Райдел) «собрал» Ренсинга. Макниш «собрал» Рюделя. Эдди Ирвайн влетел в Макниша и так далее. Гонка была остановлена. На рестарте лидерство захватил Френтцен и на первом круге оторвался на 2.14 секунды от Пола Стюарта, которого затем обошел Шумахер. Френтцен задел стенку, но продолжал гонку, явно блокируя Шумахера, который пытался его пройти. Позднее на Шумахера насел Дэвид Брэбем, но Михаэль прибавил темп и победил с преимуществом в 2.79 секунды. Шумахер лидировал во втором хите, но его обошел Джулиан Бейли. Позднее Михаэль откатился назад и сошел из-за технических проблем.

«Да, я побил его в Макао, — вспоминает Бейли, — Он был хорош, но мне запомнились две вещи. Как мы боролись в квалификации, а он вылетел и затем допоздна часа четыре или пять играл в теннис, чтобы быть в форме. Он был самым тренированным из нас и остался таким и в Формуле 1. Он всегда ехал на пределе, но было видно, что машина оставалась цела, задок работал как надо. Это был знак невероятной уверенности в своих силах. Тем же отличался и Сенна: он буквально вальсировал на своей машине по трассе, Алези мог ездить так же. Другие вели свои машины, словно по рельсам, — а это совсем иной стиль».

Так заканчивался 1989 год, и карьера Шумахера продвигалась шаг за шагом.

В 1990 году точный, расчетливый Ален Прост за рулем машины, созданной Джоном Барнардом, подошел к повторению успеха Джоан Шектера ближе, чем кто-либо. Описывая состояние, в котором он оказался, побеждая в составе Ferrari, Прост выдал яркую формулу «кризис оптимизма». Он утратил шансы на титул на предпоследнем этапе в Японии, в знаменитом столкновении с Айртоном Сенной. Найджел Мэнселл закончил сезон пятым и ушел в Williams. Барнард также расстался с Ferrari

В карьере Шумахера этот сезон оказался поистине поворотным, Йохен Нерпаш, спортивный директор Mercedes, запустил молодежную программу в Мировом чемпионате спортивных машин, включив в нее Френтцена, Вендлингера и Шумахера — они должны были по очереди выступать в качестве напарников опытного Йохена Масса. Экипаж второй машины Нерпаш оставил без изменений: Жан-Лун Шлессер и Мауро Бальди.

Вообще-то, более логичным для Шумахера был бы переход в Формулу 3000 — последнюю ступень перед Формулой 1. В классе

спорт-прототипов, который тогда имел наименование «Группа «С», были представлены три категории гонщиков: опытные, уже испытавшие вкус Формулы 1; те, кто и в мыслях не держал выступать в королевском классе, и те, кому по каким-то причинам попасть туда пока не удалось.

Позднее Шумахер так объяснял свой выбор: «Обычный путь — Ф3, Ф3000, Ф1, но в Ф3000 не так-то просто попасть в хорошую команду и получить хорошую машину. Я избрал более безопасный вариант с точки зрения карьеры. Из Ф3000 в Ф1 обычно попадали два лучших гонщика, зато я мог выигрывать гонки в составе Mercedes, что было важно, и получать за это зарплату. Ведь со временем Mercedes мог подняться и в Формулу 1!»

Кроме того, гонки в Группе «С» можно было сочетать с выступлениями в немецком чемпионате Ф3.

А вот Френтцен предпочел другую комбинацию: Группа «С» — Ф3000: «У меня была возможность выступать в Ф3000 при поддержке немецкого отделения Camel. У меня были деньги, были спонсоры, и я хотел использовать этот шанс».

О тех временах вспоминает Йохен Масс: «Я знал Михаэля еще до Группы «С». Одно время у меня была команда Формулы Opel Lotus, и я приглашал к себе некоторых гонщиков, в том числе и его. Михаэль отказался, заявив, что совершенно к этому не готов. Он тогда хотел выступать в Формуле Ford. Формула Opel представляла для него нечто новое, но он не хотел к нам переходить, опасаясь, что не справится. Это одно из его сильных качеств: его не так-то просто уговорить погоняться на чем-то, в чем он не уверен. Он честно признавал, что наш класс был для него слишком быстрым: «Я пока не освоился в гоночных машинах и потому не хочу рисковать». Я его понимал, такая позиция вызывала уважение. На мой взгляд, это вполне зрелый подход к делу. В итоге у нас гонялись Френтцен и Марко Вернер, два немецких парня, многого добившиеся в Ф3, два отличных гонщика. Ну а с Михаэлем я тогда встретился впервые.

И вот теперь, в Группе «С» мне было предложено выступать с троицей молодых напарников, причем времени на обдумывание было очень мало. На решение мне понадобилось меньше часа. Идея принадлежала Нерпашу. Mercedes всерьез решил обкатать этих молодых ребят. Я был не прочь поездить с ними. Шлессера такая идея не занимала, как и Бальди, а я сказал: о’кей, я за это возьмусь. Мне показалось, что это будет интересно. Парни мне нравились, а что-то кому-то доказывать мне уже не надо. Когда ты совсем мальчишка и только что покинул Формулу 3, ты мечтаешь о Формуле 1, но без кучи денег она недоступна».

Это не означает, что гонки спорт-прототипов — тупиковый путь. Они могут послужить неплохой альтернативой. Как сказал Масс, «никто не позовет тебя в Формулу 1 из прототипов только за то, что ты быстр. Нужно доказать кое-что еще: ты должен быть лучшим!

Над гонщиками спорт-прототипов принято посмеиваться, но бывает, что эти гонщики оказываются не так и плохи, и находятся такие, кто в них верит. Михаэль воспользовался таким шансом и поступил дальновидно. Он решил, что заводской контракт с Mercedes сам по себе весьма ценен.

Они сменялись в качестве моих напарников, исходя из графика выступлений в других классах. Поначалу все трое показали себя примерно одинаково, хотя каждому из них требовалось разное количество кругов, чтобы освоиться. Легче других это давалось Френтцену, зато Шумахер отличался наиболее вдумчивым подходом. Френтцен был невероятно талантлив, куда талантливее двух других парней, но его трудоспособность, возможно, не вполне соответствовала его аналитическим способностям. Подчеркиваю: возможно. Не хотелось бы обвинять парня без достаточных на то оснований.

Он не совершал столько ошибок, когда выступал в немецкой ФЗ. Да и у Шумахера бывали проколы. Но моту сказать однозначно: Шумахер был, пожалуй, более сосредоточен, чем два других парня. Возможно, он просто чувствовал, что должен работать больше. Это в характере Шумахера. И наверное, подсознательная реакция на то, как он сам оценивал свои способности. Шумахер был очень хорошим учеником, он стремился самостоятельно принимать решения, что также относится к его сильным качествам. Решения были, как правило, верные, но бывало, что он и ошибался. Когда ошибался, то признавал это и учился на своих ошибках. Второй раз он их не повторял.

Я помогал парням, но это не значит, что я говорил им: никогда больше этого не делай. Они были достаточно способными ребятами, чтобы понимать, в чем проблема, и находить ее решение. Я им только помогал. Я всегда был с ними откровенен, какой смысл что-либо утаивать? Да я и не из тех, кто ищет выгоды, когда знает чуть больше. И уж точно я не из тех, кто способен уводить не туда. В целом все это было ужасно интересно, и вы самим видите, к чему это привело».

Когда Шумахер впервые опробовал прототип Mercedes, то «почувствовал, насколько он мощнее тех машин, на которых я ездил, но хватило шести кругов, чтобы все пришло в норму. После сорока кругов я на первых же тестах поехал всего на 0.2

секунды медленнее, чем Масс. Команда была довольна, Френтцен тоже был быстр».

Дейв Прайс, гоночный инженер, наблюдал за этими тестами в «Поль Рикар», где было «ужасно холодно. Когда приехали молодые, я несколько скептически отнесся к Шумахеру. Ему предстояло справиться с машиной, развивавшей мощность семьсот лошадиных сил, втрое больше, чем Формула 3. и весившей втрое больше. Начало у него было не очень-то гладким. Он скакал по поребрикам, разворачивался — и злился. Иначе и быть не могло, если они хотели чему-нибудь научиться. Но уже тогда в нем было что-то такое…».

Вспоминает Френтцен: «Мы сразу же ринулись соперничать друг с другом, поскольку пробы проходили на одной машине. Никаких оправданий! Это все равно, что иметь карты, которые видны всем остальным. Телеметрия показывала все. Мы точно знали, почему сегодня быстрее ездил Михаэль, завтра я, а послезавтра Карл. Не самая простая ситуация для трех молодых парней. У нас с Михаэлем были более тесные отношения, чем у обоих из нас с Карлом, который всегда держался особняком. Он был не очень-то склонен к общению, не слишком нам доверял и предпочитал держать свои чувства при себе.

Тесты на автомобиле Группы «С» были для меня очень серьезным испытанием. Очень серьезным. Мы все трое были очень быстры, потому что «валили» с самого начала, подстегивая друг друга. Мы были невероятно мотивированы. Нужно было учиться ехать быстро, расходуя при этом не слишком много топлива, — и это было еще одним испытанием. Ты знал, что должен проехать быстро, и полностью выкладывался в одних поворотах, пытаясь сберечь топливо в других или на прямых. Когда едешь в таком стиле, нужно искать различную тактику прохождения круга, больше думать о траекториях — и это было для нас непростым испытанием».

Вендлингер, как и Френтцен, уже не вернулся в немецкую Формулу 3, но там остался Отто Ренсинг. По словам Йозефа Кауфмана, «все считали, что Шумахер достаточно подготовлен, чтобы выиграть чемпионат, но в первой же гонке в Золдере он допустил грубую ошибку и вылетел с трассы. Машина была разбита. Возможно, сказался недостаток опыта».

Шумахер на том этапе завоевал поул, проехав пару кругов, после чего досиживал квалификацию в боксах. Старт он принял безупречно. Как пишет Autosport, «он уверенно лидировал на входе в первый поворот и в первой шикане. Ренсинг поднырнул под Петера Цаковски в борьбе за второе место, но соперник лишь проехал по его крылу. Ренсинг сбросил скорость, заблокировав

позади себя пелетон, и Шумахер в паре с уцелевшим Цаковски к концу первого круга опережали погоню более чем на пять секунд».

«К седьмому кругу Шумахер создал отрыв в шесть секунд, и казалось, ничто ему уже не угрожает. Но во втором повороте он вылетел в ограждение из шин, и гонка для него на этом закончилась. Шумахер пешком вернулся назад в боксы, где его поджидал напарник по Mercedes Йохен Масс. Он старался выглядеть невозмутимым, но наверняка был расстроен. Испортить гонку в таких условиях!»

Победу одержал Вольфганг Кауфман, Ренсинг после пит-стопа и ремонта закончил гонку девятым.

«В тот год для меня существовал только один соперник — Михаэль, — вспоминает Ренсинг, — И то же самое он думал обо мне. Иногда я находил это забавным, ведь у нас были хорошие отношения, мы тренировались вместе. На трассе мы бились за титул, а в остальное время чем-нибудь занимались вместе, и это было здорово!

Он был высококлассным гонщиком. Много работал, постоянно думал только о гонках, как и я или еще несколько таких же увлеченных ребят. Михаэль просчитывал все, что могло принести ему победу. То же самое рассказывали о Сенне в его молодые годы. По моим наблюдениям. Михаэль был на него похож. Я всегда считал его единственным человеком, способным одолеть Сенну».

В Хоккенхайме Шумахер взял поул, Ренсинг расположился в четвертом ряду. После первого круга гонка была остановлена: было слишком сыро, много вылетов и разворотов. Не избежал разворота и лидер, Шумахер. Он крутанулся на поребрике, слегка повредил машину и вернулся в гонку после пит-стопа. Тем временем Ренсинг пробился вперед и победил. Шумахер финишировал 19-м.

На Нюрбургринге Михаэль стартовал из хвоста пелетона. Его результат аннулировали за то, что машина оказалась легче положенного. Шумахер финишировал пятым после яростной схватки, которая могла принести ему третье место. Ренсинг закончил гонку вторым.

«Я неплохо начал сезон, — рассказывает Ренсинг, — но потом столкнулся с очень серьезными проблемами, техническими проблемами. На АФУСе я лидировал, но откатился назад, а Михаэль победил. Я выиграл квалификацию, но схватка была плотная (1:33.00 у Ренсинга. 1:33.04 у Шумахера). В гонке я лидировал, Михаэль шел третьим, и тут у меня отказало зажигание. Отказавшая деталь в Англии стоила пятьдесят

пенсов».

Через две недели после АФУСа должен был состояться дебют Шумахера в гонках спорт-прототипов. Он готовился стартовать в Силверстоуне в паре с Массом. В субботу во время тренировки, когда Михаэль летел по главной прямой, в момент попытки перейти на пятую на его машине отказала система переключения передач. Он остановился в повороте «Копс», к нему прибежали механики и наскоро привели машину в порядок. Шумахер воткнул третью и так вернулся в боксы. Судьи исключили экипаж из гонки за то, что помощь была оказана «вне боксов», а Шумахера наказали еще и за то, что он не пристегнулся привязными ремнями.

Шумахер комментирует эту историю в типичной для него манере: «Они сказали, что я не пристегнулся, но я сел в машину, запустил мотор, закрыл дверь — и после этого застегнул ремни. Когда я приехал в боксы, то еще до остановки расстегнул ремни, а когда открыл дверь, они увидели, что ремни не застегнуты».

В общем, дебют пришлось перенести. Он состоялся позднее в Дижоне, где Михаэль в паре с Массом заработал место на старте во втором ряду. Вспоминает Масс: «Я хорошо помню ту первую гонку в Дижоне. Для Mercedes C11 трасса была непростой, управлять машиной было нелегко. Нужна была особая точность. Михаэль ехал заметно медленнее, чем я. Возможно, я был в лучшей форме, лучше освоился с машиной, но я видел, что он подтягивается».

В день гонки было очень жарко, и сцепление с трассой было плохим. Шумахер четко держал темп, стараясь не расходовать слишком много топлива, и, пролидировав три круга, передал Массу машину, в баках которой еще оставался бензин. Запас был таким большим, что это позволило Массу прибавить обороты. Победили Шлессер и Бальди, Масс и Шумахер по итогам 127-круговой гонки уступили им менее четырех секунд.

Вспоминая те дни, Шумахер рассказывает «Мне было всего двадцать, и когда я получил место в молодежной сборной Mercedes, то сказал себе: эге, быть может — это именно то, на чем ты сможешь зарабатывать себе на жизнь!»

Ну а пока на очередном этапе немецкой Формулы 3 Ренсинг стартует с поул-позиции, Шумахер — из второго ряда. Ренсинг побеждает, Шумахер второй. В Цельтвеге с поула стартует Шумахер, Ренсинг — из шестого ряда. Михаэль на финише первый, его соперник шестой. «Очень тряская трасса», — отмечает Ренсинг. Шумахер побеждает в Дипхолце. Ренсинг там третий. На Нюрбургринге Михаэль вновь первый, Отто на сей раз второй. Теперь у Шумахера 123 очка, у Ренсинга 105.

На Нюрбургринге Шумахер начинает гонку за рулем прототипа Mercedes, хотя место в первом ряду по соседству с парой Шлессер/Бальди заработал Масс. По сообщениям Autosport, «когда во второй квалификации Михаэль на промежуточной резине выехал на трассу, невинно моросивший до этого дождь вдруг обернулся настоящим ливнем. На первом же круге Михаэль не справился с управлением в правом повороте, выводящем на быстрый прямичок позади боксов. Машина соскользнула на мокрую траву и жестко ударилась в отбойник, передком, затем задом. В паддоке было немало пересудов о концепции молодежной программы Mercedes, но это был первый случай, когда один из троицы ее талантливых участников так опростоволосился».

Михаэль признал свою ошибку: «Я переусердствовал с газом и не смог удержать машину. Она получила серьезные повреждения». Гонку он и Масс провели неплохо и финишировали вторыми.

Очередной этап немецкой Формулы 3 проходил… на Нюрбургринге! Шумахер в этой гонке мог стать чемпионом. Квалификация:

Шумахер: 1:36.63
Ренсинг: 1:37.70

И вновь было сыро. Михаэль захватил лидерство, но в первом повороте он и Ренсинг столкнулись. «Это происшествие отбросило Михаэля в середину пелетона, — вспоминает Ренсинг, — а меня развернуло в следующем повороте, потому что переднее крыло было помято. Мне пришлось подождать, пока мимо пронесется весь пелетон. В общем, «стартовал» я последним. Я знал, что, если финиширую перед Михаэлем, судьба титула останется открытой. Если он впереди меня — то чемпионом станет он».

С трудом прорываясь вперед, Шумахер вышел на четвертое место, а затем схватился в борьбе за третье с Кауфманом. Позади был Крамер, который жестко атаковал Шумахера и на 14-м круге (из 23) вышел вперед. На предпоследнем круге в правом повороте, выводящем на прямую, Шумахер и Кауфман столкнулись, но удержались в гонке, не потеряв позиций. Но Ренсинг к этому времени прорвался на пятое место и «благодаря сумятице впереди» атаковал Шумахера, который попытался отыграться, развернулся и финишировал пятым. Победил Цаковски, вторым гонку закончил Крамер, далее с большим отставанием Кауфман и Ренсинг. Однако затем Ренсинга дисквалифицировали за грубую езду и обгоны под желтыми

флагами. Шумахер стал чемпионом Германии.

Как говорит Ренсинг, «борьба была очень плотная и закончилась драматично. Меня дисквалифицировали за то, чего я не делал. Они ссылались на какую-то трубку или что-то еще, обвиняли меня в том, что я наехал на маршала, но никто этого маршала нигде не видел. Тогда они сказали: хорошо, маршала не было, но ты обгонял под желтыми флагами. У меня до сих пор сохранились те протоколы…».

Накануне заключительного этапа Михаэль в паре с Массом стартовал на этапе чемпионата прототипов в Мехико. По ходу гонки пошел дождь. Шумахер блестяще провел свою смену и вышел в лидеры, но затем Масс ошибся с выбором момента для дозаправки и с трудом дотянул до боксов, потеряв на этом 4 минуты 17 секунд. Так лидерство вернул себе дуэт Шлессер/ Бальди, и Мауро аккуратно довел машину до победного финиша. Спустя 30 минут его результат был аннулирован. Выяснилось, что на дозаправке в бак их Mercedes залили 246.1 литра топлива — на 0.1 литра больше, чем положено. Победа досталась Массу и Шумахеру.

Чемпионат Германии ФЗ завершался гонкой в Хоккенхайме. В заявочном листе была и такая строчка:

> M Hakkinen Marlboro West Suney Racing Ralt RT34 Mugen

Хаккинен и выиграл эту гонку. «Это было здорово! — вспоминает Дик Беннеттс, глава команды. — Мы гонялись в Имоле и одолели всех сорок двух итальянцев в их Формуле 3. И тогда Грэм Боглс из Marlboro Switzerland в шутку предложил: «Хочу, чтобы ты поехал в Хоккенхайм и пересек линию финиша еще до того, как все остальные доберутся до въезда на пит-лейн».

Зачем мы поехали в Имолу? Об этом нас попросила Marlboro. Боюсь, они попали под огонь критики. Они вкладывали деньги в Англии, но это вызывало вопросы, поскольку они не могли размещать свою табачную рекламу на бортах машин (из-за британского антитабачного законодательства). Грэм ответил, что британский чемпионат самый сильный, и чтобы это доказать, мы решили принять участие в трех гонках в Европе: в Имоле, в Хоккенхайме и в Дижоне».

В Имоле Мика завоевал поул и победил с преимуществом в семь секунд. Затем мы отправились в Хоккенхайм, где столкнулись с неприятной проблемой, перебоями в зажигании во время первой тридцатиминутной тренировки. Кроме того, мы неточно подобрали передаточные отношения, потому что ни разу до этого не гонялись в Хоккенхайме. Это было обидно. Чемпионы

Великобритании приехали в Германию, чтобы показать двадцать второе время… Помню, кто-то подошел ко мне с вопросом: «Не так уж вы, британцы, хороши, как о себе думаете, не так ли?»

Шумахер добавил огорчения, показав лучшее время в квалификации.

«В первой квалификации мы поднялись на шестую строчку, по-прежнему испытывая небольшие перебои в зажигании, по-прежнему с не самыми подходящими передаточными отношениями. Да и рулилась наша машина не лучшим образом, — рассказывает Беннеттс, — Ночью мы взялись за работу. Мы перепробовали несколько шестеренных пар, пока не подобрали нужные. Мы переставили с запасного шасси все электрооборудование. В воскресенье мы выпустили Мику на трассу на старых шинах, он прошел круг и показал большой палец: перебоев больше не было. Он вернулся на пит- лейн со словами: «Коробка передач в порядке, шасси в порядке, ставьте свежую резину». Вернувшись на трассу, он завоевал поул с преимуществом в секунду».

Хаккинен показал 2:08.35, Шумахер — 2:09.36, Ренсинг — 2:10.19.

«В то время мы ничего не знали о Шумахере, кроме того, что он выиграл чемпионат Германии. Мы слышали о нем, но никогда не видели его в деле. Я никогда с ним не общался. Когда Шумахер показал 2:09, я сказал Мике: «Пожалуйста, аккуратно отработай круг на этих шинах». Он так и сделал, показав невероятный результат 2:08. Ослепительный результат!»

На старте на второе место, вслед за Хаккиненом, выскочил Цаковски, но вскоре попал в лапы Шумахера. А Мика создал такой отрыв, что, когда приехал на «Стадион» (завернутый почти в кольцо участок в обрамлении трибун, перед выходом на финишную прямую), опережал Шумахера на 1.1 секунды. Ренсинг, также опередивший Цаковски, шел третьим и через пару кругов обошел Шумахера. В ответ Шумахер контратаковал и на следующем круге вернул себе позицию. Мика тем временем уходил от них все дальше, показал рекорд круга и победил с отрывом в 5.3 секунды от Шумахера, у которого на заключительных кругах начало спускать колесо. Ренсинг пытался пройти Шумахера слипстримом, но у него лопнуло крепление заднего крыла.

«Я висел у Михаэля буквально на коробке передач, и это несмотря на сломанное заднее крыло, — подтверждает Ренсинг, — Последние четыре круга я проехал практически без крыла». Он финишировал третьим.

Сезон завершали гонка Формулы 3 в Макао и японском

Фудзи. Шумахер был настроен дать бой Хаккинену и конечно же Ренсингу, но Отто в квалификации врезался в стену и в гонке уже не участвовал. Как говорит Беннеттс, «раз уж мы одолели Михаэля в Хоккенхайме, он должен был вернуть нам должок в Макао».

В квалификации гонщиков разбили на две группы. Шумахер попал в первую, Хаккинен во вторую. Михаэль показал 2:22.00. «Я взглянул на пит-борд и не поверил своим глазам. У меня не было ощущения, что этот круг я прошел намного быстрее, чем остальные!»

Ответ Мики: 2:20.88.

Гран-при Макао состоит из двух заездов. «Мы удержали поул, — рассказывает Беннеттс, — и первый заезд выиграли. Помнится, когда Мика уходил на последний круг, он «вез» Шумахеру что-то около четырех с половиной секунд, но сбросил темп и пересек линию финиша с запасом в две и три десятых секунды (Хаккинен — 35:44.07, Шумахер — 35:46.73). Я задал ему трепку! Зачем ты сделал это? — спросил я его, — Чем больше твое преимущество в первом заезде, тем легче тебе во втором». — «А, ерунда», — отвечал Мика. Очень типично для него!»

Перед стартом решающего заезда на главной прямой скакали и крутились китайские драконы, маршировали барабанщики, в воздухе рвались петарды. Во время гонки они тоже рвались! На старте Шумахер плотно насел на Хаккинена и на отрезке между поворотами «R» и «Резервуар» выстрелил из-за спины и захватил лидерство.

Мику этот эпизод явно раззадорил. Было видно, что на участках «Фишерманс» и «Резервуар» он действует слишком остро, едва не цепляя ограждения. Шумахер, в отличие от него, вел машину мягко. Однако на скоростной засечке Мика был быстрее, и скорость позволяла ему атаковать Шумахера всякий раз, когда они подлетали к повороту в конце главной прямой.

«Мика где-то ошибся или не атаковал, и Михаэль его прошел, — говорит Беннеттс, — Я ему твердил: пока ты держишься от него не более чем в двух с половиной секундах, ты победитель, так что не рискуй понапрасну. Где-то на дальнем участке трассы он отпустил Михаэля на семь или восемь корпусов, а потому буквально приклеился к задку его машины. Шумахер рассказал мне об этом в понедельник после гонки. Он сказал: «Мика со мной просто играл». Когда они в очередной раз пролетали мимо боксов, Хаккинен отставал от Шумахера на полторы секунды — хорошая, комфортная дистанция, нет нужды рисковать, пока этот отрыв держится в пределах двух с половиной секунд.

Но затем отрыв начал сокращаться. Девять десятых секунды, затем восемь десятых, шесть десятых — и за круг до финиша Мика подтянулся к Михаэлю на дистанцию в две десятых секунды. Он буквально висел у него на крыле! Я надеялся, что Мика так и доедет до финиша, но тут публика буквально взорвалась…»

По свидетельству Autosport, «когда они подходили к правому повороту после боксов, Мика сидел на крыле у Шумахера гораздо ближе, чем раньше. Он метнулся вправо, пытаясь обойти Михаэля, но Шумахер чуть сместился в сторону, блокируя его прорыв, и Мика снес крыло на машине Михаэля, а сам полетел влево, ударился об отбойник, отлетел на другую сторону трассы, где и сошел. В этот момент толпа и взревела от неожиданности. Зрители не могли поверить в то, что только что произошло у них на глазах. Хаккинен выскочил из кокпита и швырнул свои перчатки, демонстрируя невероятное разочарование. Он только что упустил победу!»

Ну а пока Хаккинен оплакивал свою неудачу, Михаэль болтал с персоналом WTS. «По-моему, он сумасшедший, — с ликующей улыбкой сказал он. — Никто не атакует на последнем круге. Даже не пытается. На протяжении всей гонки я был уверен, что он победит, и теперь даже еще больше рад своей победе».

Беннеттс вспоминает: «Шумахер произвел на меня впечатление, как очень неплохо тренированный спортсмен, очень острый и внимательный гонщик и при этом приятный парень. Мы разговорились. Меня интересовало его мнение об этом происшествии, и он сказал: «Конечно, я не собирался вот так запросто пропускать Мику вперед. Ему же достаточно было и второго места!»

> **Вопрос:** *Согласитесь, гордому и уверенному в себе молодому человеку, наверное, нелегко признать, что гонщик, висевший у него на хвосте, настолько хорош, что позволял себе играть с соперником?*
>
> «Да, — отвечал Беннеттс, — это правда».

Отто Ренсинг считает, что есть люди, — неважно, о ком идет речь, — везучие и невезучие. Михаэль из числа везучих. Никогда не забуду его победу в Макао. Я смотрел эту гонку в своем номере по телевизору и сказал кому-то: «Вот все говорят о том, что Хаккинен выиграет Гран-при. У него лучше машина, он выиграл первый заезд с хорошим запасом, но готов побиться об заклад: победителем будет Михаэль». Это была просто интуиция. Интуиция и знание Михаэля. В тот год мы с ним вели напряженную борьбу за титул, и поначалу я лидировал, но он

настолько силен, что ты это чувствуешь…»

В Фудзи Шумахер доминировал. «Мы разбили машину в Макао, и нужно было собирать ее заново, — вспоминает Дик Беннеттс, — Нужно было поскорее привезти ее и перебрать. Конечно, мы не успели, и Шумахер получил дополнительные двадцать тысяч за то, что выиграл обе гонки. Помнится, ему в тот год здорово везло. Если бы не проблемы с зажиганием, гонку в Фудзи мог выиграть Стив Робертсон».

«Когда Михаэль стал чемпионом Германии Формулы 3, в его распоряжении была не лучшая машина (Reynard), — говорит Йозеф Кауфман, — И все же он победил в Макао, а затем и в Фудзи. Я уверен, что машина у него была не лучшая. Как только Шумахер ушел из Ф3, это стало очевидно всем. Думаю, все его победы — заслуга самого Шумахера, а никак не его машины».

Вспоминая тот сезон, Шумахер говорил: «Все, чему я научился в картинге, пригодилось, когда я выступал в Формуле Koenig и Формуле Ford. Я умел ехать, не допуская чрезмерного скольжения, и делать многое другое. То же самое было и в Формуле 3, и в мерседесовской школе в спорткарах. Там я тоже многому научился: умению использовать мощность, боковые ускорения, тормозить двигателем.

До прихода в команду Mercedes я многого не знал, а вернувшись в Формулу 3 уже умел тормозить в последний момент, сохраняя при этом контроль над машиной. Я привык к скорости, неплохо ее чувствовал. Вождение прототипа Mercedes требует несколько иного стиля, но кое-что из этого пригодилось и в Формуле 1. Я прошел хорошую школу, особенно в том, как обретать чувство машины, как оптимально обращаться с шинами.

Мощь Mercedes показалась мне нормальной. Команда считала меня сумасшедшим, когда я говорил, что мотор работает не так как надо, но я оказывался прав. Лучшие результаты получались, когда можно был сполна использовать турбонаддув. Это было так здорово! Выступать рядом с Йохеном, Жаном-Луи и Мауро тоже было приятно, потому что они такие веселые и одновременно серьезные, когда дело доходит до гонок. Я многому научился еще и потому, что работал в команде, организованной практически как команда Формулы 1. Большая команда, передовые технологии, быстрая машина. И огромная ответственность!»

Шаттлиг, писавший о немецкой Формуле 3 для еженедельника Autosport, вспоминает о тех днях осторожно. «Понимал ли я, что он бесподобен? Если вы говорите о сезоне-1989, когда он соперничал с Френтценом и Вендлингером, то я отвечу, нет, не понимал. Талантливый — это да, ведь он пришел прямиком из Формулы Ford и Формулы Koenig. Но

особого впечатления он тогда не произвел. Более быстрым я считал Френтцена, хотя он допускал много ошибок. Шумахер ехал намного надежнее. Как правило, он финишировал в первой тройке.

На следующий год он был великолепен. Он возмужал, набрался опыта, стал юношей с головой зрелого человека. Он знал, чего хочет. Если ничего не случалось, он выигрывал гонки. Он быстро учился и признавал это. В восемьдесят девятом-девяностом годах он обрел солидный опыт и использовал этот багаж. Стоило ему получить необходимые данные — и он использовал эти знания с максимальной эффективностью.

Он был застенчивым, неприметным парнем. Я общался с ним на гонках, и это было несложно. Если ты к нему обращался, он всегда был очень открыт. Но сам он не подходил. Не говорил ничего, о чем ты его не спрашивал. Очень откровенный в своих высказываниях, он не ввязывался в споры с тобой. Просто высказывал свое мнение — и все.

Впервые он удивил меня легкостью, с которой освоился в прототипах Группы «С». Это был огромный шаг из Формулы 3 за руль такой мощной машины. Но он затмил таких опытных, старых гонщиков, как Йохен Масс и Шлессер, — они выглядели забавно, и даже Бальди. Йохен первым признал, что Михаэль бесподобен. Необычно, что молодой пилот гонялся в Группе «С», но Михаэль знал, что с Mercedes он на правильном пути, старательно набирался опыта, занимаясь вместе с инженерами доводкой машины.

Это был самый разумный способ набраться опыта: вдали от шума, который сопровождает гонки формул высокого уровня. При этом обретенный им опыт здорово пригодился впоследствии. Ему выпал исключительный шанс сформировать себя за рулем быстрых машин в межсезонье, еще до того, как он вышел на них в гонки. За зиму он наездил на тестах пять тысяч километров. В основном в Поль Рикар, а кроме того, в Хересе. Тесты, тесты и тесты».

И еще учеба, учеба, учеба.

Пришло время расстаться с немецкими формульными чемпионатами. Карьера быстро уводила Михаэля на более знакомую нам территорию. Шумахер будет показывать чудеса, неожиданно, безжалостно, используя все выпадающие ему шансы, а позже продемонстрирует исключительное умение держать под контролем ход гонки. Вы еще не раз встретите здесь эти слова. Ведь они — мощнейший аргумент в диспуте, который представляет собой последняя глава этой книги.

Глава 3. Взрыв

Победа в чемпионате Формулы 3 открывает дорогу в большой автоспорт. Весной 1991 года Шумахер получил постоянную прописку в Группе «С»: Mercedes поставил его в пару к Карлу Вендлингеру, а Йохена Масса перевел в экипаж к Шлессеру.

В Ferrari пришел Жан Алези, сицилиец по происхождению, француз по паспорту (острая смесь!). Настала его очередь укрощать итальянского Жеребца. Жан был седьмым в сезоне, в ходе которого из Ferrari уволили Проста. Ален постоянно критиковал команду, а такие выпады здесь заканчиваются однозначно: дверь — там!

Шумахер проводил свою первую гонку на Сузуке, где, по отчету Autosport, «Карл свернул в боксы на двадцать первом круге, открывая первую серию пит-стопов, — шины были изношены. В эти минуты гонка складывавшаяся неплохо, была проиграна. Когда Шумахер готовился сесть в кокпит своего С291, фильтр за правочной системы закрылся неплотно, и часть топлива попала на горячий двигатель. К ужасу болельщиков собравшихся на главной трибуне, и членов команды наблюдавших за гонкой по телевизору, за машиной покидавшей пит-лейн, потянулся шлейф огня. Шумахеру по радио подсказали, что он должен остановиться после чего, выскочив из машины, Михаэль показал не которым маршалам, как надо пользоваться огнетушителями». На следующем этапе в Монце двигатель отдал концы уже после 20 кругов гонки. В Силверстоуне дуэт Шумахера и Вендлингера был вторым вслед за Тео Фаби и Дереком Уориком (Jaguar). Затем в Ле-Мане пятым; Шумахер записал на свой счет результат лучшего круга в гонке.

Далее в сезоне, развивавшемся неспешно, последовали шесть недель великолепных гонок, когда Михаэлю довелось выступить за рулем Ralt-Mugen, Mercedes C291 и двух машин Формулы 1. В его карьере произошел настоящий взрыв, другого слова не подберешь, и кое-кого зацепило осколками. Этот период стоит описать во всех деталях. То, что он сделал и как он это сделал, во многом определило уровень его последующих достижений. 28 июля Михаэль выступал в Суго[1] во Всеяпонском чемпионате Формулы 3000 за рулем Ralt-Mugen[2]. До этого дня Михаэлю не доводилось садиться за руль Формулы 3000. В своей группе в квалификации он был вторым, а в гонке вел пятым, выискивая момент дм обгона Юкио Катаямы. В конце концов, он прошел японца по внешней траектории в первом повороте. Третьим шел швед Томас Даниэльссон, и Михаэлю его было не достать. Но по

ходу гонки в работе мотора на машине шведа возникли перебои, а затем он просто заглох. За четыре круга до финиша Шумахер поднялся на второе место. Он так и закончил гонку вторым, уступив победителю, американцу Россу Чиверу, около 10 секунд.

«Это была ужасно трудная гонка, — сообщил Шумахер, — Мне впервые пришлось выкладываться на сто процентов, а может, и больше. Поведение машины менялось неожиданно: то чрезмерная поворачиваемость, то недостаточная. Очень нестабильное поведение».

Вскоре после этой гонки Mercedes проводил тесты в Дипхольце. Йозеф Кауфман поинтересовался у Михаэля, как прошла гонка в Японии. «Он сказал, что у него был отличный шанс победить, но он не смог провести обгон. Он делал попытки, но машина теряла слишком много прижимной силы. Там немало быстрых поворотов, и трудно было подобраться к сопернику на достаточно близкое расстояние. Такая откровенность в стиле Михаэля. Это нормальный парень, просто парень, обладающий огромным талантом. Когда он побеждает, то не скрывает своей радости. Так и теперь, в Формуле 1: он счастлив, когда побеждает. Он ничуть не изменился».

Затем Шумахер и Вендлингер отправились на Нюрбургринг, где проходил пятый этап чемпионата мира среди спортивных автомобилей. Слово еженедельнику Autosport: «Шумахер отчаянно пытался найти возможности пройти Бальди, но столкнулся с той же проблемой, что и многие, кто оказывался в тот сезон позади Peugeot 905. Такое ощущение, что его разработчики пошли по пути создателей Aston Martin для агента 007: преследователей накрывало пеленой смазочных материалов. Через четыре круга проблема встала настолько остро, что Михаэлю пришлось свернуть на пит-стоп, чтобы почистить ветровое стекло. На этом он потерял 40 секунд и второе место. Шумахер не сдался, попытался отыграться, но погоня закончилась уже через 10 кругов, когда он вновь появился в боксах. Поломка в системе управления тягой привела к отказу двигателя».

В этот день за Шумахером наблюдала пара внимательных, все понимающих глаз. Эдди Джордан, команда которого дебютировала в Формуле 1, вынужден был решать необычную проблему. Его гонщик Бертран Гашо не мог принять участие в Гран-при Бельгии в Спа, который проходил через неделю после Нюрбургринга. Бельгиец поспорил о чем-то с лондонским таксистом, брызнул ему в лицо из баллончика с газом и оказался в тюрьме Брикстона.

Йен Филлипс, коммерческий директор команды Jordan, уже провел серию переговоров в поисках замены Гашо. Он говорил с

Кейо Росбергом, Уориком, Йоханссоном.

В младших формулах Эдди Джордан был гонщиком со средними запросами, но добился немалых успехов, когда создал собственную команду и начал работать с гонщиками в качестве менеджера. Он обладал исключительным чутьем на таланты. В 1991 году он вывел свою команду в Формулу 1 и уже на втором этапе чемпионата повстречался с Вилли Вебером — это было в Бразилии. «Я знал его, потому что мы соперничали в Формуле 3. Кроме того, я был в приятельских отношениях с Гергом Крамером из Mercedes, и он не раз рассказывал мне о том, сколь хорош этот Шумахер. А еще я поговорил с Дэйвом Прайсом. Это был мой метод: всегда располагать надежной информацией».

Прайс, работавший тогда в Mercedes, точно не помнит, когда состоялся их разговор, «возможно, в Испании, потому что и у меня, и у Эдди там было где остановиться. «Ну и как он?» — «Чертовски хорош!» Думаю, наш разговор выглядел примерно так».

Прайс с огромным уважением относился к Эдди, к его подходу в гонках, к подбору пилотов. Он частенько беседовал с Джорданом.

Кроме того, в Испании Джордану позвонил Вебер и тоже рассказал, насколько быстр Шумахер.

Но не смутило ли Джордана выступление Михаэля в Суго в Формуле 3000? «Суго? Михаэль же вышел там на замену и отработал не так уж хорошо. Но не это привлекло мое внимание. Я запомнил его выступления в Формуле 3, его подход к гонкам, манеру решать различные задачи. Я наблюдал за ним, когда он выступал в молодежной команде Mercedes. Я говорил с Дэйвом Прайсом, говорил с Нерпашем — так я собирал информацию».

Джордан посоветовался с менеджером своей команды, Тревором Фостером, и тот отметил, что в Японии не так-то просто выступить как надо. И все же Эдди склонялся к кандидатуре Кейо Росберга, ведь появление в составе маленькой команды экс-чемпиона мира могло прибавить ей авторитета. «Да, — сказал на это Фостер, — все верно, но ему ведь уже сорок три!» — «В самом деле? — удивился Джордан. — А выглядит он лет на тридцать восемь».

На Нюрбургринге Джордан переговорил с Вебером и Нерпашем и, как он рассказывал несколько позднее, «мы обо всем договорились». Джордан позвонил Филлипсу, чтобы сообщить эту новость, а тот позвонил Росбергу, Уорику и Йоханссону, чтобы сообщить им, что место в команде досталось Шумахеру. «Кому???» — отреагировал на это Росберг.

Позднее Джордан рассказывал мне: «Я всегда стремился

рассматривать вещи с разных точек зрения, но до той поры не бывало такого, чтобы кто-то, никогда не выступавший в Формуле 1 прежде, приходил сюда из гонок спорт-прототипов. Не так часто в Формулу 1 приходят и из Формулы 3000 (если только не проводят массу времени на тестах Ф1). В Спа в составе моей команды очень хотел выступить один из моих лучших друзей, Стефан Йоханссон. Но знаете, на протяжении всей истории Jordan мы стремились приглашать молодых гонщиков, обладающих огнем, желанием, страстью, исключительным стремлением заниматься тем, чем они занимаются. Следуя этой традиции, мы решили: «О'кей, мы приглашаем Шумахера». Вспоминает Фостер: «Мы подготовили для Шумахера договор на выступление в Спа, на Гран-при Бельгии, и, желательно, в оставшейся части сезона. И вот он приехал к нам на базу на неделе, предшествовавшей гонке (во вторник). Это была единственная возможность подогнать сиденье. Не забывайте, в те дни наши ресурсы были крайне ограничены, у нас было считанное количество двигателей. Если один из них сгорал, то к следующей гонке у нас было на один мотор меньше. Мы не могли просто прийти в Cosworth со словами: «Вот вам еще тридцать тысяч, не дадите ли вы нам новый мотор?» У нас не было таких денег».

По словам Гэри Андерсона, конструктора шасси, после примерки Шумахер присел рядом с ним и начал расспрашивать, как надо управлять машиной, в чем ее сильные и слабые стороны, причем Шумахер знал, что он должен максимально использовать преимущества и постараться компенсировать недостатки. Это произвело на Андерсона сильное впечатление: «Так и надо работать!»

Снова рассказывает Фостер: «Мы подготовили для него ложемент и сказали, что у него есть двадцать пять-тридцать кругов по Южной петле Силверстоуна (укороченный отрезок трассы на участке между поворотами «Эбби» и «Бекеттс»), чтобы освоиться за рулем, ведь ему до того времени не доводилось садиться в машину Формулы 1. И вот мы отправились на место, я проследил за тем, чтобы все было как надо, и помню, что он был очень спокоен, расслаблен. Я сказал ему: «Слушай, это не запасная машина, это твоя боевая, и вечером, когда мы все соберем, все проверим, убедимся в том, что все у нас как надо, мы погрузим ее в фуру для отправки в Спа».

Шумахер отвечал: «Да, да, да, без проблем».

И вот он садится в машину, испытывая напряжение просто от того, что никогда в такой не сидел, что гонка уже на носу — это ведь был вторник, да еще и ответственность за то, что ничего нельзя сломать. В те времена передачи у нас переключались

вручную. Перекрутить двигатель можно было запросто, стоило не попасть в передачу — и тогда мы лишились бы двигателя. Мы не имели возможности рисковать. Cosworth мониторил положение дел, и если бы такое произошло, все на этом и закончилось бы.

В нашей машине сидел молодой парень, который с непривычки при переключении запросто мог допустить ошибку. Он проехал инсталляционный круг, мы все проверили, и я сказал ему: «Так, езжай, пройди четыре-пять кругов». И всякий раз мы ему напоминали: «Это та машина и тот двигатель, который ты должен использовать в пятницу в Спа. Не спеши, потому что, если ты лишишься этого мотора, другого у нас нет!».

Итак, Силверстоун, вторник. Действующие лица: Шумахер в кокпите, Фостер, Андерсон, Филипс, три механика и Вебер за ограждением.

Андерсон наблюдает за тем, как Шумахер трогается с места, набирает скорость, и понимает, что с первых кругов их гонщик демонстрирует «нормальное владение машиной, аккуратность в работе». Заканчивая первый круг. Шумахер подлетал к группе, наблюдавшей за ним, на скорости 240–260 км/час. В том месте трасса делает небольшой поворот и уходит в шикану. Обычно, по словам Филлипса, гонщик в этом месте чуть убирает газ, но Шумахер летел к ним на полной скорости. Наблюдатели даже инстинктивно отступили назад, когда Михаэль пронесся мимо и отправился на второй круг.

Фостер рассказывал: «Уже к третьему кругу тормоза на его машине в этой шикане раскалялись докрасна, и я помню, как повернулся к Веберу и сказал: «Надо его остановить. Забери его из машины!» Он сразу вышел на темп, без всякой раскачки, на раз-два-три. Три круга — и он в теме. Никаких оправданий типа «меня смущают тормоза, потому что они карбоновые, а я никогда с такими не ездил». Ничего подобного, только раз-раз-раз».

Переговорив с Вебером, Фостер повернулся к Филлипсу: «Позвони Эдди в Испанию и скажи, что мы открыли звезду!» И Филлипс побежал звонить, благо, бежать ему было недалеко: база команды находится по соседству с трассой.

По словам Шумахера, «первые три круга были впечатляющими. В смысле, произвели на меня впечатление. А потом все пришло в норму. Нет, конечно, это был необычный день, но не более того».

Шумахера зазвали назад. Как вспоминает Фостер, «Вилли поговорил с ним, после чего обернулся к нам: «Михаэль не понимает, что не так. Все у него под контролем!» Шумахер проехал еще три или четыре серии по пять кругов, и машина в его руках выглядела игрушкой, просто игрушкой. Он тормозил в

последний момент, вгонял ее в поворот, обращался с ней легко и непринужденно. Да, это самое подходящее определение: непринужденно. Даже если казалось, будто она выходит из повиновения, Михаэль сохранял полный контроль. Стоило ему чуть промахнуться — тут же следовала мгновенная коррекция. И никакой перекрутки!»

Джордан был уверен, что Михаэль знаком с трассой в Спа, и ему не придется осваиваться в машине, одновременно разучивая и повороты. Вебер уверил его, что Шумахер гонялся в Спа неоднократно…

По пути в Бельгию Вебер и Шумахер вернулись к этой теме и решили, что надо сознаться. И Вебер с милой улыбкой сообщил Эдди, что он ошибся, когда говорил о Спа. Он имел в виду другую трассу, Золдер!

«Мы приехали в Спа, — вспоминает Фостер, — и обратились к нашему второму гонщику Андреа де Чезарису. Он хорошо знал Спа, поскольку не раз здесь гонялся. Михаэль — ни разу! Я попросил Андреа провезти Михаэля по трассе на обычной машине, но он был занят переговорами с Эдди о контракте на следующий сезон. Михаэль на это сказал: «О'кей, не беда. У меня есть велосипед, я привез его с собой. Объеду трассу на нем». Только представьте: он предвидел эту ситуацию и взял с собой велик, чтобы изучить трассу! Не заявился к нам с вопросом, нет ли у нас велосипеда, не одолжим ли мы ему скутер, не провезет ли его кто-нибудь по трассе на своей машине. Он заранее продумал, что ему здесь может понадобиться.

В конце первого дня тренировок мы собрались обсудить итоги, и Андреа заговорил о кочках на быстром участке перед ходом в шикану «Автобусная остановка»: «Очень непростое место, машина ведет себя нервно». Михаэль почти не говорил, сидел безмолвно. Я поинтересовался у него: «У тебя там те же проблемы?» Он ответил: «Были пару кругов. Если там сбросить газ, машина начинает вести себя нервно. (А это один из самых быстрых участков трассы.) И тогда я сделал вот что. На первую кочку налетал на пятой, тут же переключался на шестую, потом подтормаживал левой. Это стабилизирует машину перед следующим поворотом». Андреа всего этого и не знал! Михаэль не говорил ему об этом, потому что считал то, что он делал, обычным делом».

В пятницу на первой тренировке Михаэль проехал пару ознакомительных кругов, лучший из которых с результатом 2:12.382. Во второй серии он прошел шесть кругов и показал 1:59.254. В следующей серии он прошел пять кругов. Сначала размялся, затем:

1:59.311
1:59.265
1:58.318
1:57.333

Это было невероятно! Он уже шел быстрее своих соперников, включая опытнейшего местного гонщика Тьери Бутсена, до тонкостей знавшего Спа. Следующая серия: первый круг разминочный, затем:

1:57.593
1:57.654

Наконец, пятая серия. Круг на разминку — и выстрел:

1:55.322!

И в это трудно было поверить! Он показал 11-е время, опередив трехкратного чемпиона мира Нельсона Пике! Лучший результат показал Герхард Бергер, гонщик McLaren Honda: 1:50.343.

Осваиваясь в машине и на трассе, в первой квалификации Михаэль прошел 26 кругов, разгоняясь все больше и больше, и лучшим был 25-й — 1:51.071. Это был восьмой результат, и вновь Пике остался позади (1:53.371).

Журналист Джо Савар с ехидством писал: «Шумахера в Формуле 1 почти не знали. Даже Эдди Джордан, известный открыватель талантов, явно был озадачен. «Как вы считаете, каким будет этот парень… Шнайдер… по итогам квалификации?» — вопрошал он в четверг, собрав у себя британских журналистов. Не угадал тогда никто, а немецкие коллеги заговорили «о самом ярком таланте со времен Штефана Беллофа». Восьмой результат в первой же квалификации в Ф1 — это уже серьезное достижение, тем более, если ты не имеешь опыта выступлений в Формуле 1 и никогда не гонялся в Спа. Благодаря господину Шумахеру остальные результаты, показанные в пятницу, были просто забыты».

А что рассказывает сам Шумахер? «В пятницу я даже не пытался пройти «О'Руж» в пол. Чуть притормаживал и поначалу втыкал пятую, а затем шестую передачу. Не так-то просто, не имея опыта, привыкнуть к участку со сложным рельефом, который следует проходить в полный газ. Когда мне поставили первый комплект квалификационной резины, с трассы вылетел Эрик ван де Поль, и заезды были остановлены. Я попытался использовать тот же комплект еще раз, но мне помешал Прост. Он

только начинал свой быстрый круг. Я тормозил на пределе, а он встал на тормоза рановато, на мой взгляд. У меня было два пути: либо врезаться в него, либо уйти в зону безопасности. Я предпочел последнее…

На втором комплекте я отработал не полностью, не на все сто, а процентов на девяносто восемь. Я решил не гнать, потому что важно было просто пройти квалификацию. Я не хотел рисковать».

В субботу Шумахер показал 1:51.212 (Пике — 1:50.540). Этого было достаточно, чтобы стартовать из четвертого ряда. В воскресенье на разминке Михаэль потряс всех четвертым результатом.

Патрезе (Williams): 1:55.211
Мэнселл (Williams): 1:55.392
Сенна (McLaren): 1:56.752
Шумахер (Jordan): 1:56.986

Риккардо Патрезе, дружелюбный итальянец, был в том время единственным добравшимся до Формулы 1 чемпионом мира по картингу.

Михаэль допустил ошибку на старте гонки — небольшую и вполне объяснимую, учитывая все обстоятельства. Но этого было достаточно, чтобы спалить сцепление и не пройти ни круга. Чего стоило ожидать от Шумахера в Монце, до которой было две недели? Ответа на этот вопрос мы не узнаем никогда, а в рассказе о том, что произошло за эти дни, следует соблюдать аккуратность.

После Спа Шумахер приехал на тесты в Силверстоун. Он вновь тренировался на Южной петле и прошел круг за 54.4 секунды — так быстро эта машина еще не ездила! Тревор Фостер поясняет: «Настройки были не совсем оптимальны, так что результат был потрясающий».

Все, что случилось потом, происходило с огромной скоростью и распутать непросто. Попробую изложить факты в хронологическом порядке. Итак. 8 сентября должен был состояться Гран-при Италии.

Слово Эдди Джордану:

> «Контракт был представлен Шумахеру и его консультантам в понедельник, накануне Спа, по итогам встречи, которая прошла на гонке Группы «С» на Нюрбургринге с моим, Вилли Вебера и Йохена Нерпаша участием. Все условия были согласованы. В распоряжении Jordan Grand Prix было два письма о

намерениях от Шумахера, одно написанное по-немецки, другое по-английски. Мы подписали эти письма накануне Гран-при Бельгии и подтвердили наши намерения подписать контракт до Гран-при Италии в Монце. Этот контракт включал оставшиеся гонки сезона, а также сезоны 1992 и 1993 годов. В него было включено условие, что в 1993 и 1994 годах Mercedes имеет право первого выбора на услуги Михаэля.

На неделе, предшествовавшей Гран-при Бельгии, спортивный директор Mercedes Benz Йохен Нерпаш подтвердил в телефонном разговоре с командой Jordan, что он согласен с условиями контракта. Он добавил, что в понедельник второго сентября в одиннадцать утра он приедет в Силверстоун вместе с Шумахером, где и будет подписан контракт».

Был момент в Спа, когда Джордан заметил, как «Нерпаш отвел Шумахера в сторону для разговора с людьми из IMG,[3] и меня это удивило».

Пятница, 30 августа. Нерпаш подтвердил время встречи в разговоре с Йеном Филлипсом. Позже он позвонил Эдди Джордану с вопросом, нельзя ли перенести встречу в Лондон. Но у Джордана на этот день была запланирована еще одна встреча с людьми из Cosworth, и в Лондон он приехать не мог.

Уик-энд 31 августа — 1 сентября. Нерпаш позвонил Тому Уокиншоу, менеджеру команды Benetton. По воспоминаниям Уокиншоу, он спросил, «не интересует ли нас Шумахер на девяносто второй год. Я был удивлен. Мне казалось, что он связан контрактом с Jordan, и я ответил, что если он ни перед кем не имеет обязательств, то я заинтересован в разговоре. Мне хотелось посмотреть, как он в машине. Было решено, что мы устроим пробы и по их результатам о чем-то договоримся или разойдемся».

Тесты были запланированы в Силверстоуне на среду.

Понедельник, 2 сентября. Джордан ждет в своем кабинете на базе в Силверстоуне. Уже 11, но ни Нерпаша, ни Шумахера нет. «Он был в Benetton, подгонял сиденье, — считает Джордан. — Когда Йохен (Нерпаш) не явился в оговоренное время, я сам начал его искать и обнаружил в офисе IMG». Они заново договорились о встрече на базе Jordan.

Понедельник, 5.40 вечера. Встреча состоялась. «Когда он (Нерпаш) объявился в компании Джулиана Джекоби, а вовсе не с Михаэлем и Вилли, я был удивлен и только теперь знаю, в чем было дело. Михаэлю не разрешили присутствовать. Нерпаш

вынул контракт и предложил нам его подписать. Это было еще более необычно, потому что, как правило, контракт составляет команда, а не гонщик. Так или иначе, контракт был составлен от имени Михаэля и вся финансовая ответственность была возложена на него, а не на Mercedes. Такой контракт мы подписать не могли. В документ, предложенный IMG, необходимо было внести наши оговорки, а нашего юриста в тот момент не было. Я и подумать не мог, что он понадобится. Мы договорились продолжить разговор в десять утра на следующий день».

Понедельник, вечер. Нерпаш и Джекоби звонят Уокиншоу и сообщают, что «они были в Jordan и ни о чем не договорились. Нам это интересно? Мы встретились в тот же вечер». Встречу решено было продолжить на следующий день.

Вторник, 3 сентября. Почти ровно в 10 утра, в час, когда была назначена встреча, по словам Джордана, «от Нерпаша пришел факс с сообщением о том, что переговоры с Jordan прекращены. Сам Нерпаш не явился». В тексте факса сообщалось, что гарантии, данные Mercedes по контрактным и спонсорским обязательствам в отношении Шумахера, отозваны. Джордан получил еще один факс, официальное уведомление, подписанное Шумахером, который проинформировал команду, что выступать в ее составе не будет.

Тем временем Уокиншоу и Нерпаш встретились, чтобы, по словам Уокиншоу, «расставить все точки в вопросе о контрактных обязательствах Шумахера. Мне сообщили, что он свободен от таковых по всем позициям, которые меня интересовали».

Вторник, вторая половина дня. Уокиншоу встречается с группой предпринимателей из Мидлендса, затем на вертолете вылетает в Силверстоун для разговора с Джорданом. «Я рассказал ему о том, что произошло. Стоит ли говорить, как он на это отреагировал! Я сказал: «Можешь делать все, что считаешь нужным. Я прошу только показать мне все гарантийные письма (от Нерпаша)». Я хотел только знать, чего они стоили. Невозможно было поверить в то, что они (Mercedes) способны сделать мне предложение, если парень связан обязательствами с кем-то еще. Я подписал с ним контракт исходя из условия, что он свободен от каких-либо обязательств».

Флавио Бриаторе, директор команды Benetton, пригласил своего второго гонщика Роберто Морено в аэропорт Ниццы, где уволил его, несмотря на то, что у бразильца был контракт до конца сезона. Морено решил пустить в дело все ресурсы, «чтобы защитить себя».

Среда, 4 сентября. Шумахер тестирует Benetton на Южной петле Силверстоуна. После шести кругов результат 54.6, после

тридцати 54.3, чуть лучше, чем на первых тестах за рулем Jordan. «Его скорость меня не удивила, — вспоминает Уокиншоу, — Но я подумал, что он неплохо справляется в сложившихся обстоятельствах, а ведь ему всего двадцать два года».

По словам Уокиншоу, «Шумахер сел в нашу машину в среду, и мы остались им довольны. Вечером мы подписали контракт». Шумахер стал напарником Нельсона Пике.

Четверг, 5 сентября. Джордан подал прошение в Высокий суд, настаивая на том, чтобы Шумахеру запретили выступать где-либо, кроме его команды. В удовлетворении иска было отказано. «Проблем с Эдди в суде не было, — вспоминает Уокиншоу, — Он предпринял несколько попыток, и все они были отклонены. Думаю, это был перебор, ведь на самом деле контракта с парнем у Jordan не было, и не имеет значения, по какой причине. Он был свободен! Не представляю, как можно позволять столь талантливому парню свободно болтаться в паддоке! Но это их проблемы. Когда обстоятельства стали очевидны всем, мы позаботились о том, чтобы защитить его от любых посягательств».

Пока в суде слушалось дело по иску Jordan, команды съезжались в Монцу на Гран-при Италии. Морено решил защитить себя, подав иск в суд Милана с прошением запретить кому-либо выступать за рулем второго Benetton, кроме него самого. Иск был удовлетворен, и известие об этом достигло Монцы в половине седьмого вечера.

Кто-то описал положение Морено и Шумахера так: «один в слезах, другой сконфужен». Джордан заявил во всеуслышание: «Должен прямо заявить, что у меня нет претензий к Михаэлю, который совершенно невиновен и лишь делает то, что ему говорят».

Пятница, 6 сентября. Юристов можно было увидеть среди моторхоумов до половины третьего ночи, когда удалось достичь компромисса, тем более что Jordan получила от FISA уведомление о том, что команда не сможет заявить своего второго гонщика до восьми утра, то есть до момента, когда до старта первой тренировки останется два часа. Компромисс: Морено получает от Benetton компенсацию в сумме 500 тысяч долларов в обмен на согласие отозвать иск, а Jordan получает Морено вместо Шумахера.

Как объясняет Нерпаш, и с точки зрения юриспруденции он имеет право на такое мнение: «Михаэль Шумахер подписал соглашение с Эдди Джорданом в четверг накануне Спа. Это было соглашение обсудить контракт. То, что он подписал, называется соглашением о намерениях. Эдди Джордан предложил ему контракт, но ему нужны были деньги. Mercedes Benz согласилась

дать деньги, но взамен попросила место под спонсорские наклейки. Мы обсуждали с Эдди условия контракта на конец сезона и на будущее, но только при условии, что наши деньги гарантируют определенное пространство на бортах его машин.

В понедельник утром я отправился на встречу с Эдди Джорданом, и мы не договорились. Несколько команд проявили заинтересованность в Михаэле Шумахере, и мы отправились в Benetton. Они были готовы его принять без каких-либо дополнительных условий. Он получал зарплату как гонщик. Я считаю, что в том сезоне у Jordan была хорошая машина. Ничего не надо было менять. Михаэль хотел остаться в Jordan, но Эдди не был согласен на наши запросы относительно спонсорских мест и не был готов обсуждать наш контракт. Он хотел подписать договор с Михаэлем до Монцы».

Спустя многие годы, вспоминая о тех событиях. Джордан сказал: «Надеюсь, Михаэль понимает, что мы для него сделали. Надеюсь, однажды он признает это публично. Это будет… правильно».

Пятница, 6 сентября, первые тренировки:

Шумахер 1:23.662 (6-е время)
Пике 1:24.146 (11-е)

По итогам квалификации Шумахер седьмой. Пике восьмой. Гонку они заканчивают на пятой и шестой позициях соответственно. Кёльнская Stadt Anzeiger выходит с заголовком: «Побеждает Мэнселл, но все разговоры — только о Шумахере». В Португалии Михаэль финиширует шестым (Пике — пятым), затем в паре с Вендлингером выигрывает заключительный этап чемпионата спорт-прототипов в японском Аутополисе. Если описать окончание сезона без излишних подробностей, то получится: шестое место на Гран-при Испании, сход за рулем Mercedes в Мексике, сход на Гран-при Японии, победа за рулем Mercedes в Аутополисе, сход на Гран-при Австралии.

Реплика от Йохена Масса: «Парням хватило одного года, чтобы сравняться со мной, а затем меня превзойти. Был ли я разочарован? Нет! Я ведь и думал, и говорил, что они должны ехать быстрее, если в них что-то заложено. Я был рад за них, потому что, если бы они ехали медленнее, я думал бы: э-э-э, не так уж они и хороши!»

У них все было в порядке, особенно у Михаэля Шумахера. Теперь он готовился к своему первому полному сезону в составе Benetton. Картинг, Koenig и Ф1600, Ф3, Ф3000. спорт-прототипы — все это уже стало историей. А Михаэль не склонен был возвращаться в прошлое. Ему было чего ждать от будущего!

Глава 4. Замечательный молодой человек

Год 1992-й. Этап за этапом дебютант постигает науку Больших Призов со всеми ее сложностями и неожиданностями. Как отметит потом сам Шумахер, «год в Формуле 1 наполнен событиями настолько, что будет понасыщеннее, чем пять лет обычной жизни».

Он летит в Йоханнесбург и страдает от проблемы, знакомой многим пассажирам дальних авиарейсов: «Мой сосед почти каждые два часа испытывал необходимость встать и пройтись. Поспать мне не удалось».

Михаэль провел два дня, нежась на солнышке, поддерживая спортивную форму и развлекаясь в компании нового напарника Мартина Брандла, перешедшего из Brabham. Нельсон Пике ушел в гонки Indy. «Пожалуй, Мартин не так любит плескаться в воде, как я, так что ему пришлось окунуться разок вне плана и в костюме, мало для этого подходящем. Разумеется, он попытался вернуть мне должок!..»

Автодром «Кьялами» к тому времени изменился до неузнаваемости. Прежние прямые, наводившие священный ужас и казавшиеся бесконечными, ушли в прошлое. Автодром был перестроен в «современном» стиле, и новую конфигурацию нужно было изучать заново — в четверг на ознакомительной тренировке.

«В те дни я старался тренироваться хотя бы пару часов ежедневно до того, как мы получили возможность сесть за руль. Я тренируюсь в то же время дня, когда обычно проходит квалификация, чтобы мое тело было готово к нагрузкам».

Брандл в новой команде словно расправил крылья и о Михаэле говорил с восторгом: «Он лет на десять моложе меня, но хотел бы я в его годы обладать такой уверенностью в себе. Это удивительный парень! У него нет моего опыта, но он очень быстр. Мы неплохо взаимодействуем, и это на пользу Benetton, но мне приходилось основательно выкладываться, чтобы его одолеть. Мы постоянно подстегиваем друг друга. Он хочет превзойти меня, а я хочу превзойти его, ужасно хочу, но в этом нет ничего деструктивного». Тяжкое бремя сравнения легло на плечи Брандла.

В четверг Мэнселл смог заставить свой Williams поехать значительно быстрее гонщиков McLaren Бергера и Сенны. Шумахер итогами дня остался недоволен. «День сложился не лучшим образом. Машина была излишне чувствительной к рулю

и более «острой», чем обычно. К счастью, команда сумела решить эту проблему в четверг вечером, пока я и Мартин развлекались на ранчо Heia Safari, танцуя зулусские танцы. Нам обоим подарили зулусские дротики! Вилли (Вебер) сказал, что нашел этому оружию неплохое применение: он будет метать дротик мне в спину, когда я буду проезжать мимо пит-комплекса, чтобы я ехал быстрее».

Итоги первой квалификации отразили расклад во всем этом сезоне:

Мэнселл: 1:15.57
Бергер: 1:16.67
Сенна: 1:16.81
Патрезе: 1:17.57
Шумахер: 1:18.25
Брандл: 1:19.88 (17-й)

> «Физически я чувствовал себя неплохо, несмотря на жару и высокогорье. Я знал, что результаты тренировок должны сказаться, и чувствовал себя в форме. Не люблю бегать — это не слишком полезно для коленей. Предпочитаю велосипед и тренажеры».

Когда загорелся зеленый сигнал светофора. Мэнселл отлично принял старт, Патрезе проскочил между двух McLaren, а Шумахер насел на Алези. Бергер ехал довольно медленно, и Алези его прошел, а за ним и Шумахер. Михаэль преследовал француза круг за кругом, но «на этой трассе нелегко обгонять». Пелетон постепенно растянулся. Мэнселл уехал от Патрезе, Патрезе — от Сены, а Шумахер и Алези по-прежнему шли рядом. Михаэль обошел соперника на 39-м круге и финишировал четвертым. «Еще одной проблемой (кроме Алези) были съемные накладки на забрале шлема. Я случайно оторвал сразу все три, а машина Алези выбрасывала немало масла, ухудшая обзорность. Но это лучший результат в моей недолгой карьере в Формуле 1».

В Мехико Михаэль бывал уже дважды «и знал, что меня там может ожидать. Не могу сказать, что мои впечатления от Мехико-Сити стали лучше». Перелет в самолете, не оборудованном кондиционером, изнурителен для кого угодно, неважно, гонщик ты Формулы 1 или нет. «Я всегда останавливался неподалеку от аэропорта в гостинице Fiesta Americana. На сей раз мне достался номер, с одной стороны которого была взлетная полоса, а с другой громко играла музыка. Я поспешил его поменять. К счастью, нашелся номер потише».

Первую квалификацию только Мэнселл проехал быстрее, чем

Михаэль (1:16.34 против 1:17.55), и, хотя во второй прибавил Патрезе, Шумахеру досталось отличное место во втором ряду — в паре с Брандлом. В этот день Михаэль впервые переиграл Сенну (который показал шестое время). Правда, на состоянии Сенны не могла не сказаться авария, в которую он угодил через 18 минут после начала первой квалификации. Айртон вылетел с трассы и врезался в заграждение, следствием чего стали ссадины на ногах и шок. «Это произошло в тот момент, когда я только выезжал на трассу, — вспоминает Шумахер, — Я видел все это. На мой взгляд, там маловата зона безопасности. Это очень опасное место, потому что оно ограждено бетонной стенкой».

Ко второй квалификации Сенна пришел в себя, проехал 16 кругов и показал 1:18.79. Шумахер тоже улучшил свой результат 1:17.29. Трассу Михаэль описывает, как «очень непростую для Формулы 1. С одной стороны, она мне нравится, потому что с точки зрения техники вождения она очень отличается от других. Но здесь много кочек и постоянно нужно сохранять осторожность. Кроме того, трасса оказалась очень скользкой, потому что на ней был уложен новый асфальт. С учетом всего этого, Мехико — очень опасная трасса».

В гонке Мэнселл был неудержим. Следом шел Патрезе, за ним Сенна, Брандл и Шумахер. На втором круге Михаэль обошел напарника: «Мартин здорово гнал поначалу, но потом куда-то исчез (перегрелся двигатель), а у меня начались проблемы с передней правой шиной. Но когда на меня насел Бергер, я почувствовал, что могу ехать достаточно быстро и держать свою позицию». На 12-м круге сошел Сенна, и Шумахер спокойно довел гонку до своего первого подиума — на финише он был третьим.

В Бразилии Сенна квалифицировался третьим, Шумахер пятым. В момент старта Михаэль стремительно ушел влево на свободное пространство, пытаясь сесть на хвост гонщикам Williams, Сенна тут же ответил и жестко прошел его в первом повороте. «Я был очень зол после этой гонки, и эти чувства были вызваны Айртоном Сенной, трехкратным чемпионом мира, — говорит Шумахер, — И вот почему. Я отлично принял старт и обошел его, но в первом повороте он атаковал меня по внешней траектории (они едва не столкнулись). После этого я ехал быстрее, но он, несмотря на это, затеял со мной какие-то игры. Он излишне замедлялся в медленных поворотах, где я не мог обгонять и просто утыкался в него, а потом на выходе разгонялся — и уезжал. Я был ужасно зол — в таких маневрах не было никакой необходимости».

Шумахер, скорее всего, не знал, что Сенна действовал таким образом не по своей воле. «На первых кругах гонки, —

рассказывал Айртон, — несколько раз вырубался двигатель. Это было совершенно непредсказуемо. На одном круге такое могло произойти четыре-пять раз, а на другом не случиться вообще. Временами эта проблема проявлялась таким образом, будто я вставал на тормоза. Но несмотря на это, я продолжал гонку, надеясь, что проблема как-то решится».

Сенна уже показал Шумахеру знаком, что у него проблемы. «Я поднял руку, давая знать соперником, что у меня нелады. Перебои продолжались и в конце концов стали причиной моего схода».

Не стоит понимать этот эпизод как обычное выяснение отношений (на словах и на деле), какое иногда возникает между гонщиками. Тут дело в другом! Шумахер, проводивший всего лишь восьмую гонку в Формуле 1, ясно дал понять: он настолько уверен в себе, что может критиковать самого Айртона Сенну да Силва? На такое мало кто отваживался, разве что гонщики, обладавшие солидным опытом. Михаэль словно заявлял: мне не страшны ни человек, ни репутация. Я — такой!

Этап в Испании мог закончиться для него плохо. Незадолго до окончания первой квалификации Benetton Шумахера вырвался из-под контроля. На торможении перед правым поворотом сорвало задок, и машина, вращаясь и подскакивая на серых гравийных волнах зоны безопасности, в туче пыли жестко врезалась в ограждение.

> «Утром я проверял разные настройки на своих боевой и запасной машинах и на квалификации отдал предпочтение запасной. Проблемы возникли, когда на одном из кругов на первом комплекте резины я потребовал от нее слишком много. Левое заднее колесо запузырилось. Мы поменяли шины, переставив их слева направо, но это было слишком. Левое заднее запузырилось вновь, я потерял контроль и машину развернуло. Это была моя ошибка, и слава богу, что все обошлось! Вот только машина восстановлению не подлежала. Меня это здорово огорчило, ведь я был уверен, что могу проехать быстрее».

Шумахер исправился в субботу, добыв себе место рядом с Мэнселлом (обладателем поула). Мэнселл и Патрезе четко среагировали на светофор, а в первом повороте Шумахера обошел еще и Алези. Гонка была дождевая: «Трасса была настолько скользкая, что поначалу я не мог нащупать ни держака, ни нужных траекторий». Михаэль преследовал Алези на протяжении семи кругов, а потом пошел в атаку, выставив свой Benetton сбоку

от Ferrari на входе в поворот. Жан повернул руль, и они едва не столкнулись. Шумахер устоял. Мэнселл показал лучшее время круга и оторвался от Патрезе.

На 20-м круге итальянец выбыл из гонки, когда, нагнав кругового, вынужден был тормозить в быстрой шикане, потерял управление и вылетел в стенку, Шумахер к этому моменту проигрывал Мэнселлу 22 секунды. И тут пошел дождь. К 34-му кругу Михаэль сократил отставание до 15 секунд. Он и дальше нагонял лидера, подтянувшись к нему на дистанцию в 7 секунд. За 15 кругов до финиша Шумахеру удалось разглядеть, что делается впереди.

«Я и не знал, что подобрался к Мэнселлу так близко, пока его отрыв не стал меньше пяти секунд. Я думал, что его где-то развернуло или с ним случилось еще что-то, но тут он вновь от меня уехал, и я ничего не мог с этим поделать. Пришлось сосредоточиться на том, чтобы финишировать в этих ужасных условиях. На последних кругах я пытался сигнализировать, чтобы гонку остановили. Это была битва за выживание!» На финише Мэнселл опередил его на 23.91 секунды.

В Имоле Шумахер гонку не закончил. «Я допустил ошибку и поплатился за это. Моя ошибка, и ничья больше. Но она подчеркнула то, о чем я все время напоминал, а люди забыли. Мне всего двадцать три года. Я не проехал и дюжины Гран-при и мне еще многому надо научиться. Я иногда могу ошибаться, и надеюсь, что люди понимают это. Ошибки меня не удивляют, хотя я стараюсь их избегать.

Так или иначе, Имола многому меня научила. Уровень держака и износа шин — такой же важный фактор, как хороший мотор и тормоза, ведь это очень техничная трасса, одна из самых сложных. В пятницу я отметил, что в каких-то поворотах машина слушается руля лучше, чем на других, и был разочарован, что мне не удалось подняться выше четвертого места (вслед за Мэнселлом, Сенной и Бергером). Пожалуй, самым запоминающимся моментом стал мой разворот на 360 градусов. Я просто перестарался.

В субботу было еще труднее. По ходу дня мы несколько раз меняли настройки, но так и не нашли ответа на вопрос, как добиться оптимальной работы в квалификации. Но зато я чувствовал, что мы готовы к гонке. Мартин стартовал отлично, а я на первом круге шел прямо за ним — и тут ошибся. Просто потерял управление, и машина получила повреждения после вылета».

Гонщики Benetton парой вели гонку до девятнадцатого круга, когда Шумахер сошел.

Росберг, чемпион мира 1982 года, отличный знаток всего и вся, что делается в Формуле 1. Я позвонил ему с просьбой дать оценку Шумахеру.

Не проявил ли Михаэль в Имоле признаки незрелости?

«Нет, во всяком случае, не там. Он угробил четыре Benetton — я имею в виду не двигатели, а шасси. Вот это — незрелость. Но при этом все сходятся в том, что перед нами феноменальный парень. А то, что ему не хватает опыта, — это нормально.

Я бы взглянул на это под другим углом. Есть примеры, когда он проявил недюжинную зрелость. Например, гонка в Испании в дождь. Учитывая, сколь мал его опыт, проявления незрелости совершенно нормальны и никого не удивляют. Но меня удивляет, насколько взрослым он иногда выглядит, есть несколько примеров этого».

Брандл публично заявил, что Шумахер выступает лучше, чем Сенна в том же возрасте.

«Брандл так говорит о Сенне уже лет тринадцать. При всем уважении к Мартину, как такое можно сравнивать! Сенна ведь дебютировал не в Benetton, не так ли?! Сенна начинал в убогом Toleman. Так скажите мне, какие тут могут быть сравнения? Никаких! Оглядываясь назад с высоты своих лет, я считаю, что Шумахер очень хорош, но (Жиль) Вильнёв быстрее стал хорошим гонщиком. Кстати, интересно взглянуть, кто последний дебютировал за рулем машины, позволяющей постоянно бороться за места в первой шестерке?

Хорошо, таким был Вильнёв. Алези в какой-то мере в Ferrari. Но не стоит забывать, что у него за плечами уже был сезон в Tyrrell. Но так, чтобы сразу в хорошей машине? Вильнёв. О Просте такого не скажешь, потому что для McLaren сезон 1980 года был никакой. Но если ты, будучи совсем молодым, сразу получаешь машину, с которой можно бороться за подиумы, это здорово укрепляет твою уверенность в себе. В мои времена механики о таких говорили: «Он уверен, что может ходить по воде». Примерно то же вы сейчас и наблюдаете.

Но при этом я вовсе не собираюсь преуменьшать возможности Шумахера. Он выглядит просто великолепно, но с кем вы его сравниваете? У Сенны в дебюте не было такой машины — я это уже говорил, и

все-таки это феномен. Достаточно вспомнить его 60 поул-позиций за рулем разных машин — этого никто у него не отнимет. Нас ведь никогда не приводила в восхищение его зрелость, не так ли? Поначалу он допускал миллион ошибок, но при этом был невероятно быстр.

Шумахер частенько ошибается в ситуациях, когда это обходится без последствий, исключая Имолу, где он совершил непростительную ошибку. Ничем не оправданную. Это была совершенно недопустимая ошибка. Надеюсь, люди в его окружении ему это скажут. Должны сказать — это нужно для его взросления, для того, чтобы он учился, становился лучше. Проблема таких парней, как Жиль, заключается в том, что он был гонщиком Ferrari, и когда вылетал, никто не указывал ему на ошибку. Вся Италия была от него без ума. Когда он ехал на трех колесах (на Гран-при Голландии), все считали его суперменом, а такие вещи не помогают в развитии гонщика.

После Имолы кто-то должен был дать Шумахеру по рукам. Ему нужно было сказать: «Друг мой, ты разбил четыре шасси. В Барселоне вылетел трижды, в Имоле вылетел и на тренировке, и в гонке».

Где-то месяц назад Мэнселл сказал в интервью умную вещь, и, на мой взгляд, это подходит к нашему случаю: «Единственное, чему нужно научиться Шумахеру, это ездить медленно. Все остальное он делать уже умеет». И это правда!»

Твоя карьера складывалась непросто, но ты же разобрался, как справляться с Формулой 1.

«Возраст тоже играет свою роль, ведь у него не было времени поучиться, а в его годы непросто со всем справляться, так ведь?! Та же история у теннисистов, по-моему. Ты вступаешь в очень и очень серьезный бизнес огромный интерес, огромный прессинг, все огромное! Ответственность за все лежит прежде всего на плечах самого героя, во-вторых, на его менеджерах. Нельзя забывать о том, что подметила международная пресса: он уже вознесся! Это бывает с каждым. Возможно, с Жилем меньше, чем с другими. Он возносился только на трассе. Это был разумный парень, он всегда твердо стоял на земле.

Придавит ли Шумахера прессинг? Много лет назад я говорил на эту же тему с Найджелом Мэнселлом. Я

всегда понимал, что самая серьезная опасность в этом спорте — и пример Жиля меня в этом убедил — тщеславие. В восемьдесят пятом, когда я прошел в Силверстоуне тот безумный квалификационный круг, я был просто не в себе — в этом ведь не было никакой надобности. Ну, допустим, была такая цель: мне очень хотелось преодолеть порог средней скорости на круге в сто шестьдесят миль в час. Я хотел потрясти соперников, да просто всех!

В каком-то смысле я могу понять действия Найджела в Имоле в субботу — то, что он делал во второй квалификации (пытаясь улучшить результат первой, который и так принес ему поул). Но если взглянуть на это с другой стороны: а была ли в этом такая уж надобность? Он развернулся, он вылетел, он повсюду атаковал поребрики… Зачем? Он и так завоевал поул с отрывом в секунду, целую секунду! Любой мог дать ему письменную гарантию, что поул он уже не упустит. Будь у него разумные менеджеры, они залили бы ему полный бак и отправили бы готовиться к гонке.

Но мы сейчас говорим о том, что самая большая опасность в гонках Гран-при — потерять голову. Ты сбрасываешь газ, потому что знаешь: в определенный момент начинает казаться, будто можешь делать с машиной все, а это не так, — и расплата за это жестокая. Так поначалу было с Жилем: он постоянно вылетал, пока не научился себя немного сдерживать, Ferrari сильно рисковала по той же причине, когда пригласила Алези. Но рядом был Прост, и он его сдерживал. Такой же риск есть и сейчас в случае с Шумахером.

О Михаэле можно сказать, что для своего возраста и опыта он неплохо справляется с интервью, но есть вещи поважнее. Германия значительно больше, чем любая другая страна Западной Европы, нуждается в успехе, потому что она не знала его много лет, если вообще когда-нибудь знала. Надеюсь, эта ноша не слишком на него подействует. Хочу повторить еще раз: покажите мне другого гонщика со времен Вильнёва, который за семь этапов угробил четыре машины! Это же повышает риск получить травму! Самое время немного подкорректировать свой стиль. Двадцатитрехлетние парни отважнее тридцатипятилетних. Кстати, Найджел для своего возраста очень смел! Это очень ценный гонщик. Но Найджел не забывает и о себе. Он знает, что

можно сильно ушибиться!»

Между тем Михаэля ждало очень серьезное испытание — Монако. Ему еще не доводилось гонять по этим узким улицам. На тренировке Шумахер проехал 29 кругов, знакомясь с трассой. Его развернуло в шпильке «Левс», и, словно отвечая Росбергу, Михаэль сказал: «Покажите мне гонщика, который ни разу не развернулся бы на этой трассе, идя на пределе! Уж такое это место! Я знал, к чему готовиться, вот почему приехал сюда пораньше и как следует поездил здесь на мотоцикле. Я предпочитаю внимательно изучать новую для себя трассу, но делаю это по-своему. Я осваиваюсь довольно быстро. Разбиваю трассу на участки и разбираюсь с ними один за другим. В Монако я выделил пять участков, с которыми нужно было разобраться как следует, и мне это удалось».

Он позволил себе посетовать, что в четверг не сумел подняться выше шестого результата.

> «Когда пятница — свободный день (традиция Монако: четверг — день тренировок, пятница посвящена спонсорам), это хорошо. Есть время поработать с машиной, расслабиться. Я поднялся на машине в горы, чтобы вместе с моим менеджером и Кори иной полюбоваться на Лазурный берег. Мы так проголодались, что в Ницце остановились возле закусочной. Только представьте: Французская Ривьера знаменита своими ресторанами, а мы купили по гамбургеру! Правда, они там неплохие!»

В гонке Михаэль на протяжении 28 кругов тщетно преследовал Алези, пока тот не сошел из-за отказа коробки передач. «Я достал Патрезе, но с ним была та же проблема: можно было надеяться только на то, что он где-нибудь ошибется. А он не ошибся». Шумахер финишировал четвертым в сорока секундах позади победителя, Сенны.

В Монреале Михаэль также еще не выступал. В квалификации он был пятым и пятым же шел в гонке, преследуя Бергера. «Я чувствовал, что скорость у меня намного выше, но в трафике обогнать его не мог, а когда баки стали пустеть, немного быстрее поехал он».

Сенна лидировал, но на 38-м круге сошел из-за отказа двигателя. Патрезе дотянул до 44-го круга, потеряв сначала шестую, потому пятую, четвертую передачи… А Шумахера обошел Брандл. Теперь лидировал Бергер, за ним шли Брандл и Шумахер. Так продолжалось всего один круг: на машине Брандла,

отказала трансмиссия. Бергеру Михаэль уступал восемь секунд. Охота началась!

Несмотря на проблемы с переключением передач, Бергер проходил круги за 1:22. Шумахер держал такой же темп, но не более того. «По ходу гонки у меня возникло сомнение: не поменять ли шины? Но мне казалось, что Алези (третий) отстает ненамного, и я решил тянуть до финиша на второй позиции, хотя шины перестали держать совсем».

Линию финиша он пересек через двенадцать с половиной секунд после Бергера. «На последних десяти кругах я уже и не пытался его достать, потому что хотел закончить гонку вторым, зная, что даже если я его нагоню, то вряд ли сумею пройти».

Судя по всему, он начал осваивать и последний элемент гоночной премудрости — умение ездить медленно.

В Маньи-Куре отлично стартовал Патрезе, сумевший переиграть Мэнселла, Бергер шел третьим, Сенна четвертым. Шумахера оттеснили на пятую позицию. «Плохо принял старт, — рассказывал Сенна, — Герхард и я в первый поворот вошли колесо в колесо. Было опасно, но все обошлось. На прямой я повис позади него, Герхард тормозил в последний момент, так что я был осторожен».

Так они подлетели к шпильке «Аделаида», Шумахер нырнул внутрь — и ткнулся в Сенну. «Шумахер пихнул меня в борт, — говорил Сенна, — Думаю, он не рассчитал скорость и точки начала торможения, тем более, что это был только первый круг. Остановиться он не мог и ткнул меня в правое заднее колесо».

«Я пытался провести обгон на последнем отрезке зоны торможения, — объяснял эпизод Шумахер, — но он повернул, и я не успел затормозить. Мы шли вплотную друг к другу, и контакт был практически неизбежен. Это была моя ошибка. Ничего уже нельзя было сделать. Пришлось вернуться в боксы на ремонт».

Гонка была остановлена на 20-м круге из-за дождя, но положение зафиксировали по 18-му кругу. К этому времени Шумахер показал лучшее время гонки. «Я никогда не боялся гонять в дождь». Во время рестарта в той же шпильке «Аделаида» Шумахер столкнулся со Стефано Моденой (Jordan). Михаэль даже взлетел в воздух. «Момент был напряженный. Я пытался пройти Модену по внешнему радиусу, потому что решил, что он уйдет внутрь. А он не ушел. Он двинул мне наперерез, мы столкнулись колесами, и все было кончено. Я вылетел, но жаловаться мне не на что. В гонках такое случается».

В Силверстоуне «толпа собралась невероятная и всюду, куда бы ты ни пошел, было полно охотников за автографами. Стоило выйти из моторхоума, и дальше было не пробиться. И хотя я

люблю общаться с людьми, справиться с этим было непросто, ведь мне нужно было думать о гонках. Мне жаль, что я таким образом мог кого-то разочаровать. Я предпочел бы дать им больше, но не мог — не позволяла занятость. Освоиться на трассе не составило труда, ведь я там уже гонялся за рулем Mercedes, но в кокпите Benetton ощущения несколько иные, особенно из-за ветра, дующего вдоль Ангарной прямой».

В пятницу Шумахер был четвертым, в субботу только седьмым, но было сыро, и результаты остались без изменений:

Мэнселл: 1:18.965
Патрезе: 1:20.884
Сенна: 1:21.706
Шумахер: 1:22.066

«Пресса беспокоилась, как бы у меня с Сенной не возникли проблемы после столкновения в Маньи-Куре, ведь мы стартовали из одного ряда. Теперь мы с Сенной понимали друг друга намного лучше, чем до столкновения, а я с тех пор многому научился, в частности тому, что гонки в первых поворотах не выигрываются. Моя атака могла увенчаться успехом и тогда все сказали бы: это звезда, ведь он переиграл самого Сенну. Но мне, к сожалению, сделать этого не удалось…»

Гран-при Великобритании безраздельно принадлежал Мэнселлу. Когда он выиграл, восторженная толпа рванула с трибун на трассу, не обращая внимания на гоночные машины. Кто там помнит, что четвертым финишировал Шумахер?! «Старт получился неплохим, но был не самым удачным, потому что Мартин разогнался лучше. Я обошел его в Becketts, но не рассчитал скорость и пролетел по гравию, а потом наскочил на поребрик. Подтянувшись вплотную к Сенне, я потерял прижимную силу и дважды заблокировал передние колеса. Хорошо, хоть я его не задел. Я решил поменять шины, потому что ощущались вибрации, а под конец был уверен, что смогу пройти Бергера, и гнал, как мог. Наудачу двигатель на его машине сгорел в последних поворотах, и я отобрал у него четвертое место».

О толпе, заполонившей трассу, Шумахер сказал: «Это было очень опасно. Я летел по главной прямой, когда увидел массу желтых флагов. Я подумал, что впереди, возможно, какая-то авария, а затем увидел людей и вынужден был очень резко тормозить. Это было страшно».

В перерыве между гонками в Великобритании и Германии

десять команд, включая McLaren и Benetton, приехали в Хоккенхайм на тесты. В какой-то момент Сенне показалось, что Шумахер его придержал. Затем Шумахер почувствовал, что Сенна его придержал. В конце концов Сенна прибежал в боксы Benetton и «схватил меня за воротник — вероятно, хотел мне что-то сказать». Механики McLaren, почуяв неладное, прибежали вслед за Сенной и увели его к себе.

> «Это было просто недоразумение, — сказал Шумахер, — И случилось это дважды. Сначала он меня не понял, затем я его. Он очень разозлился, пришел к нам, я тоже был зол, но после небольшого спора — дело дошло почти до драки — мы поговорили и во всем разобрались.
>
> Это началось еще после Бразилии, и я рад, что после этой стычки мы присели и поговорили между собой. Думаю, наш разговор помог ему изменить свое мнение обо мне. Моё о нем тоже изменилось. Я больше ни с кем не хочу воевать. Люди обсуждают на все лады наши с Айртоном отношения просто потому, что он произвел на меня впечатление, когда я был значительно младше. Это произошло в Бельгии, во время соревнований по картингу, и он выглядел очень эффектно. Но разговоры о том, что я якобы заявил о желании повторить его карьеру, стать таким же, как он, это полная ерунда. Он никогда не был моим кумиром. Я лишь однажды видел, как он ведет свой карт, и в следующий раз мы встретились только в Формуле 1».

Снова то же: мне не страшны ни человек, ни репутация. Я — такой!

Впереди был Хоккенхайм, первый Гран-при Германии в карьере Шумахера — и ожидаемый всплеск национального самосознания. «Пожалуй, напряжение было чуть больше, чем обычно, поскольку речь шла о моем первом домашнем Гран-при, но не думаю, что это как-то сказалось на моем вождении. Единственное, что я понял: нужно полнее представлять себе, что творится вокруг, больше контролировать все составляющие моей работы. Другими словами, что я недостаточно опытен и должен учиться еще».

В квалификации он был шестым, а в начале гонки шел пятым вслед за Бергером, хотя в первой шикане перескочил поребрик и двумя колесами зацепил грунт, подняв облако пыли. Машину мотнуло, и «я подумал, что повредил масляный радиатор». На 14-м круге погоня за Бергером была вознаграждена. Герхард

отправился менять шины, и порядок в гонке сложился такой: Мэнселл, Сенна, Шумахер, Патрезе. Риккардо атаковал жестко, настойчиво, Шумахер защищался. Патрезе поравнялся с ним раз, другой, третий… Шумахер выстоял, удержал позицию.

На 33-м круге Патрезе прошел его в шикане. «Сражаясь с Риккардо, я три или четыре раза блокировал передние колеса, когда был в ситуации обгона, — сказал Шумахер, едва переведя дух, — Отличная была битва, и мы оба получили от нее удовольствие». Затем Риккардо сошелся с Сенной, но за пару кругов до финиша вылетел с трассы, и Шумахеру досталась третья позиция. Он на это и не надеялся.

Касаясь своих отношений с Брандлом, Михаэль говорил: «В нескольких гонках перед Хоккенхаймом я наделал ошибок, но я уже говорил, что в этом нет ничего необычного. И уж точно неправы те, кто считает, будто причина в возросшем давлении со стороны Мартина. Должен сказать, что я вообще не вижу в нем угрозы, не испытываю с его стороны никакого прессинга.

В квалификациях я по-прежнему быстрее, но должен признать, что в гонках Мартин великолепен. Он классно работает, но по каким-то причинам не делает в квалификациях того же, что в гонках. Почему — не знаю. Думаю, он и сам не знает. У нас хорошие отношения, а после успехов в Маньи-Куре и Силверстоуне (дважды третье место) они только улучшились. Они поставили нас на один уровень, и он сейчас относится ко всему спокойнее — мы оба воспринимаем все спокойнее».

В Венгрии вновь царствовал Мэнселл. Второе место на финише позади Сенны принесло ему чемпионский титул. Шумахер поначалу ехал пятым. «На протяжении нескольких кругов я сражался с Мартином. В какой-то момент, пытаясь обогнать Герхарда Бергера, я зашел пошире, и тут Мартин, как я понимаю, меня задел. После этого я потерял заднее крыло и вылетел с трассы».

Это произошло на 64-м круге, когда Шумахер был третьим. Он летел по длинной главной прямой, когда заднее крыло отвалилось и запорхало в воздухе. Машина стала неуправляемой. Ее закрутило в клубах дыма от сгоревшей резины, вынесло на траву, затем на гравий, снова на траву — там она и осталась.

Результаты Шумахера в прошедших гонках: четвертый, третий, третий, второй, сход, четвертый, второй, сход, четвертый, третий, сход. И это на трассах, с которыми он до сих пор не был знаком или не выступал за рулем Формулы 1, исключая Испанию. В этом смысле в оставшейся части сезона — в Бельгии, Италии, Португалии, Японии и Австралии — ему должно было быть немного полегче. Он уже успел полюбить Спа, хотя, «когда я туда

приехал, испытал забавные ощущения. Эту трассу я знал не очень хорошо, поскольку выступал только однажды, когда дебютировал в Ф1. Как и в девяносто первом, я взял с собой велик и на нем объехал трассу. Я останавливался в тех же местах, что и раньше, делал те же действия, но ощущения были каким-то странными, не такими, как год назад. Я был абсолютно уверен, что этот уик-энд станет для меня особенным. И чем ближе была гонка, тем сильнее становилось это чувство. Почему — не знаю. Сидя перед стартом в моторхоуме, я подумал, что сегодня могу одержать свою первую победу — и первую для Германии с тех пор, как в семьдесят пятом гонку выиграл Йохен Масс. Но сильно на эту тему я не задумывался».

Он стартовал третьим, вслед за Мэнселлом и Сенной. Логично было предположить, что Мэнселл, как всегда, будет доминировать в гонке на своем Williams Renault. Но Гран-при Бельгии, состоявшийся 30 августа 1992 года, опроверг законы логики вообще и представления Айртона Сенны о логике в частности, когда в дело вмешалась погода. В тот день она вдоволь поиздевалась над всеми участниками гонки.

Утром на разминке Михаэль подтянулся к Мэнселлу: 1:56.57 против 1:55.40. Вот в этот момент Шумахер и испытал в моторхоуме то самое чувство…

Старт, проходивший в сухую погоду, испортил Бергер. Сцепление на его машине пробуксовало, и Герхард, входя в шпильку «Ля Сурс» вместе с Алези позади Михаэля, попытался занять внутреннюю траекторию и выпихнул Шумахера на середину трассы. Сенна тем временем прошел Мэнселла. Расклад на выходе из шпильки: Сенна, Мэнселл, Патрезе, Алези, Шумахер. Далее по ходу круга Хаккинен (Lotus) насел на Шумахера, атаковавшего Алези, и прошел его. На втором круге, когда пошел дождь, Мэнселл дожал Сенну, просочившись мимо него по внутренней траектории в петле «Бланшимон», а затем Сенну прошел и Патрезе. Гонщики Williams обосновались во главе пелетона.

Мэнселл лидировал и первым (на третьем круге) ушел за дождевой резиной. Шумахер свернул в боксы кругом позже. Сенна не стал менять шины, потому что «моим единственным шансом было остаться на сликах». На 6-м круге, когда пит-стопы были завершены, порядок в группе лидеров сложился такой: Сенна, Алези, Мэнселл, Джонни Херберг (Lotus), Патрезе, Шумахер, Брандл. Дождь усиливался, над Спа повисла водяная пелена, и ветви деревьев, окружавших автодром, не давали ветру унести её от трассы. Видимость была отвратительная. Алези и Мэнселл столкнулись, и на вторую позицию перебрался Патрезе, Найджел

шел третьим, Шумахер четвертым. Рискованная тактика, избранная Сенной, не сработала. Обыграв Патрезе, Мэнселл начал быстро подтягиваться к бразильцу, а за ним и Патрезе с гонщиками Benetton. Сенну Найджел переиграл на входе в «Автобусную остановку» — искусственную шикану, сооруженную перед стартовым полем. На спуске к «О'Руж» на вторую позицию перебрался Патрезе. Шумахер тоже предпринимал попытки обгона, но Сенна пресекал каждый его маневр. Однако силы были неравны. Михаэль прошел Сену, а за ним то же самое сделал и Брандл. Это случилось на 13-м круге. Есть ли у Михаэля время догнать гонщиков Williams?

«Меня уже спрашивали о моем умении ездить в дождь, — отмечал Шумахер, — и в Барселоне, финишировав вторым вслед за Мэнселлом в условиях сильного дождя, я показал, на что я способен. Возможно, на мокрой трассе мне везет…»

Он нагнал Патрезе и, когда дождь прекратился, первым рванул в боксы за сликами. «Я сам принял такое решение, когда траектория достаточно просохла. Это был самый ответственный момент гонки. Как раз перед этим (на 30-м круге) я допустил ошибку, широко зашел в «Ставло» и оказался за пределами трассы: промахнулся мимо апекса, а когда начал поворот, было уже поздно что-либо исправлять. Мне повезло, что обошлось без аварии и вылета в отбойник, но Мартин меня обошел. Оказавшись позади, я увидел, что шины на его машине пузырятся, и это помогло мне принять решение немедленно отправиться за новой резиной».

31-й круг: Мэнселл, Патрезе, Брандл, Шумахер — и на сликах только Шумахер. «Момент был выбран безупречно!» — скажет потом Михаэль. В конце этого круга в боксы отправился Брандл, на 32-м круге Патрезе, на 33-м — Мэнселл.

32-й круг Михаэль прошел с лучшим на тот момент результатом в гонке: 1:59.82. Это был решающий момент. Мэнселл еще оставался на дождевой резине, а Шумахер уже набрал боевой темп и шел почти на восемь секунд быстрее. И когда Мэнселл свернул на пит-лейн, Михаэль без труда захватил лидерство. Вернувшись на трассу, Мэнселл попытался его достать, но, когда он начал набирать темп (на 35-м из 44 кругов), отрыв составлял 5.7 секунды. На 36-м круге он сократился до 4.7 секунды. Шумахер ответил, улучшив рекорд круга (1:54.76; впрочем, шедший шестым Сенна тут же превзошел его на две сотых). К 39-му кругу Мэнселл вновь сократил отставание — на этот раз до трех секунд. Михаэль ответил новым рекордом круга (1:53.79). И тут у Найджела начались проблемы с электрооборудованием, и разрыв стремительно вырос до 15

секунд. Исход гонки был предрешен!

У первой победы несколько слагаемых, в том числе и умение справиться с чувствами, когда до первого успеха остается всего несколько кругов. Шумахер блестяще выдержал и это испытание. Михаэль полностью контролировал ситуацию, машина «шла все лучше и лучше» — и он сделал это! Линию финиша Михаэль Шумахер пересек первым, более чем на полминуты опередив Найджела Мэнселла.

> «Единственное, о чем я жалею, — если в такой момент вообще о чем-то можно жалеть! — что рядом сейчас нет моей мамы. Она дома, в Германии. Это особенный момент еще и потому, что Спа находится от моего дома в Керпене ближе всех из трасс Формулы 1. Ехать туда всего сто километров, тогда как от Хоккенхайма — двести пятьдесят. Вот почему я всегда воспринимал Спа как свою домашнюю трассу. Возможно, оттого я и испытываю сейчас такой наплыв эмоций. В это трудно поверить! В Хоккенхайме у меня впервые на глаза навернулись слезы, но здесь, в Спа, я готов просто разрыдаться!»

В Монце, на Гран-при Италии, Михаэль ушел в гонку… последним. «Я провалил старт, колеса пробуксовали, а на первом круге было еще и столкновение, когда я задел заднее колесо Ligier Тьери Бутсена. Пришлось ехать в боксы за новым носом». Вот как молодой гонщик справился с этой ситуацией, если разложить ее на круги/позиции:

2-й круг: 25
5-й круг: 22
6-й круг: 20
7-й круг: 19
8-й круг: 18
9-й круг: 16
11-й круг: 15
12-й круг: 14
13-й круг: 11
14-й круг: 10
15-й круг: 9
18-й круг: 7
19-й круг: 6
27-й круг: 5
42-й круг: 4

На 50-м круге он вышел на третье место и так и финишировал, позади Сенны и Брандла. Этот результат вывел его на второе место в личном зачете: Мэнселл — 98 очков. Шумахер — 47, Патрезе и Сенна — по 46. К этому времени стало известно, что Мэнселл покидает Williams и переходит в гонки Indy. Honda покидает Формулу 1 (эта новость имеет прямое отношение к McLaren и Сенне), Брандла в Benetton сменяет Патрезе, Прост переходит в Williams после пропущенного сезона. Главным фаворитом считают Проста. Его главным соперником в 1993 году — Михаэля Шумахера.

За два дня до Гран-при Португалии Михаэль поехал погоняться на картодром в Керпене. «Видите, насколько я это люблю! Картинг, вопреки распространенному мнению, помогает сохранять остроту восприятия. По-моему, это великолепное увлечение. Я частенько сажусь на карт во время гоночного сезона».

А что Эшторил? «Вырубился двигатель, и мне пришлось стартовать последним. Кроме того, я поймал прокол и разбил переднее крыло, когда налетел на обломок после аварии Патрезе (Риккардо вплотную преследовал Бергера и когда тот замедлился, сворачивая на пит-лейн, врезался сзади в McLaren). К тому времени я добрался до седьмого места, но после пит-стопа потерял всякие надежды заработать очки».

Ему удалось с десятого места добраться до седьмого, но Михаэль все же остался без очков — всего лишь в четвертый раз в 14 проведенных им гонках. Япония добавила в этот список еще одну: если бы не отказ коробки передач, Михаэль мог финишировать пятым. Зато в Австралии он уверенно занял второе место вслед за Герхардом Бергером.

По окончании сезона Михаэль сказал: «Труднее всего, когда ты не на трассе, а вне ее. Приходилось плотно работать, чтобы привыкнуть к невероятному прессингу, к людям, прессе, телевидению, сопровождающим меня постоянно. С вождением никаких проблем, а вот прессинг возрос. Но я к этому уже привык. Беспокоило только одно: теперь я не мог в паддоке спокойно посидеть на солнышке в одиночестве, жуя что-нибудь. Мне приходилось прятаться, а такое мне не по душе! Необходимо временами расслабиться, но это было невозможно. Отчасти по этой причине я переехал в Монте-Карло. Один год, прожитый в Формуле 1, настолько наполнен событиями, что их хватило бы на пять лет нормальной жизни!»

Как оценить результаты Шумахера в 1992 году (с учетом сделанных Росбергом оговорок насчет машины, позволяющей сразу бороться за подиумы)? Возьмем, к примеру, тех, кого

вспомнил Росберг. Вот чего эти гонщики добились в свой первый полный сезон в Формуле 1:

	Команда	*Год*	*Гонки*	*Очки*	*Лучший финиш*	*Финиш в очках*
Вильнев	Ferrari	1978	16	17	1	4
Прост	McLaren	1980	11	5	5	4
Манселл	Lotus	1981	13	8	3	3
Сенна	Toleman	1984	14	13	2	6
Алези	Tyrell	1990	15	13	2	3
Шумахер	Benetton	1992	16	53	1	11

Таблица 1

Даже если принять во внимание оговорку Росберга о качествах Benetton, все равно нужно вести гонки, оправдывать ожидания, выдавать результат — и это несмотря на то, что тебя ждет столько незнакомых трасс! Великие гонщики не заставляют ждать своих первых побед. Вильнёв отпраздновал свою в 1978 году в Канаде (это была его 19-я гонка), Прост в 1981-м во Франции (19), Сенна в Португалии в 1985-м (16). Вот только Мэнселлу понадобилось целых 72 гонки, чтобы впервые победить в Брэнде-Хетч в 1985 году. Шумахер выиграл свою 18-ю гонку.

А что там с тяжким бременем сравнения? Как обстоят дела в борьбе с главным соперником — партнером по команде? У Шумахера третье место в личном зачете и 53 очка. У Брандла шестое (39) — и он покидает команду. Пару лет спустя Брандл дал мне большое интервью и был довольно откровенен.

> «Я видел, что Михаэль исключительно талантлив, и переживать на сей счет не было никакого смысла. Я почувствовал, что он самый быстрый из нас, еще до гибели Сенны (в 1994 году) — меня убедили в этом показатели его чистой скорости. И при этом он твердо стоял на земле. Он был удивительно разумен. Он признавал ценности, семейные ценности. Он поддерживал тесные связи со своими родителями и как мог помогал своему младшему брату строить гоночную карьеру. Я провел с ним немало времени и могу сказать, что для него как гонщика пределов совершенства не существует.
>
> Я видел его еще в Группе «С», когда гонялся за Jaguar, но тогда я его в общем-то совсем не знал. Мы с ним беседовали только однажды, когда я потерял десять минут на пит-стопе в Силверстоуне (в 1991 году — лопнула тяга акселератора). Я тогда прорвался через пелетон и финишировал третьим, отыграв у него три круга. Победил второй экипаж Jaguar, а они с

Вендлингером закончили гонку вторыми. Я ехал один, без напарника, и когда рассказал об этом Михаэлю, он не поверил. «Ты всю гонку провел в одиночку?» — переспросил он у меня, явно прикидывая, а смог бы он так же. Вот и все, ничего другого на память не приходит.

Если ты не Сенна, тебе не суждено выбирать себе напарника в Формуле 1. Он может оказаться совершенно неизвестным тебе человеком. Меня всегда удивляло, что когда разговариваешь с ребятами вроде Мики Хаккинена и вы касаетесь других гонщиков, обычно следуют реплики «да, да, когда я гонялся с ним в картинге, он делал то-то и то-то, в Формуле 3 — то-то и то-то». И ты понимаешь, что некоторые из них знают друг друга лет с шестнадцати, потому что они уже в то время гонялись друг с другом. Другой вопрос, могут ли они построить сотрудничество, если окажутся в одной команде. Эти люди не обязательно поддерживают тесные отношения друг с другом, хотя и знакомы по гонкам много лет, но, как правило, в большинстве случаев тебе мало что известно о твоем напарнике, кроме, разве что, его репутации.

Взаимоотношения зависят от личностей, от того, как звезды лягут, от контрактов. Ничто не заводит так сильно, как невозможность воспользоваться запасной машиной, потому что по контракту она записана за другим парнем. Или когда ему, а не тебе, первому ставят новые детали. Это высококонкурентная среда, и на одни и те же вещи люди реагируют по-разному. У меня с моими напарниками были хорошие отношения, потому что я считал, что в Формуле 1 нужно плотно работать вместе до самого стартового сигнала. Но другие так не считают. Насколько мне известно, Сенна игнорировал своих напарников, и от этого в их головах возникали разные негативные мысли. При этом он был невероятно быстр — и это только усиливало их проблемы».

Настоящая проблема состоит в том, что единственный парень, с которым ты можешь себя реально сравнивать, это твоей напарник, ведь у вас одинаковые машины. Это так?

«В одном французском журнале как-то процитировали Михаэля: «Я могу сделать Брандла в квалификации (и он действительно «делал» — в 16 случаях из 16), но гонки — совсем другое дело». Я гонял его с момента старта, по ходу всей гонки, и в этом, как

правило, проявлялись мои сильные стороны. Вот вам факты: в первых четырех гонках сезона у меня было два схода по техническим причинам плюс две мои ошибки. Но я ошибался не случайно: у меня был напарник, который мог штамповать отличные круги с самого старта, а мне это не удавалось. Но он не обязательно гнал на протяжении всей гонки.

Он в то время был недостаточно опытен и любил говорить: «Знаешь, я молодой, а ты — старый» (Брандлу было 33 года). Поначалу он был весьма груб, но к середине сезона, по-моему, понял, что многому мог бы научиться у меня. Сейчас у нас отличные отношения, и я думаю, они установились в тот момент, когда я понял, насколько он быстр. Я успокоился и переключился на другие стороны моей работы, в которых был хорош. Со времени моего ухода Benetton так и не нашел никого, кто постоянно держал бы его в напряжении, как я.

Это непросто! Большинство гонщиков склонны считать себя если не лучшими в мире, то почти самыми лучшими. Если ты хочешь добиться своего, ты должен в это верить! И тут вдруг выясняется, что кто-то тебя обошел. Некоторым удается справиться с этим, как мне, и в следующих после ошибок и сходов двенадцати гонках я его переигрывал».

Брандл повторил, что одним удается пережить ситуацию, когда выясняется, что есть парни и побыстрее, чем ты, «но некоторые начинают сыпаться. Это психологическая проблема. В этом мире не бывает плохих гонщиков, не бывает идиотов, потому что управлять такими машинами могут только блестяще подготовленные ребята…».

Однажды известный новозеландский журналист Оин Янг пришел в пресс-центр после начала квалификации и спросил у другого известного журналиста, британца Денниса Дженкинсона, кто самый быстрый. «Они все быстрые, — ответил Дженкинсон, — Просто одни быстрее других». Брандл только усмехнулся, когда я рассказал ему эту историю. Усмехнулся, потому что это правда.

В 1992 году у Ferrari было три гонщика: Алези, Иван Капелли (который чувствовал себя таким потерянным, таким несчастным, что начал сомневаться в собственных способностях) и Никола Ларини. Алези заработал 18 очков, Капелли 3, то есть в сумме 21 — худший для команды результат с 1980 года. Провал просто разительный, если сравнить это с 53 очками, заработанными Михаэлем Шумахером.

Было и еще кое-что. В команду вернулся Джон Барнард. «Это очень длинная и непростая история, — вспоминал он позже, — Их машина — это был настоящий кошмар, но дело было не только в этом. С девяносто первого года они катились по наклонной, пока в девяносто втором не предложили мне вернуться. У меня были большие сомнения на сей счет, я знал, чем это могло кончиться, и открыто сказал об этом». Это произошло в разговоре с Лукой ди Монтедземоло, президентом Ferrari. «Мы провели массу переговоров. Я сказал ему: «Слушай, в прошлый раз, когда я работал у вас и отвечал за все, вы не захотели, чтобы я работал в Англии. Не повторите эту ошибку еще раз. Если вы хотите, чтобы я вернулся, дайте создать условия для работы в Англии, где я мог бы проектировать и даже строить прототип машины. Тогда мы двинемся вперед. В Италии вам нужна команда, которая будет обслуживать машину и заниматься ее доводкой».

Харви (Постлтуэйт, известный конструктор) был тогда в Италии, и они его пригласили. Мыс ним сели и поговорили. Нам было, о чем вспомнить после нашей совместной работы в Ferrari в предыдущий раз. «Слушай, — сказал я ему, — возьмись за машину, дорабатывай ее, а я буду думать на перспективу». Так мы и договорились».

В 1993 году в Ferrari вернулся Бергер, и вдвоем с Алези они заработали 28 очков в сезоне, который Барнард окрестил как «просто ужасный год. В те дни в моду входила активная подвеска, а мы на этом направлении плелись в хвосте. Нам говорили: «Нужно любой ценой сделать нам активную подвеску», что было невозможно, хотя мы старались изо всех сил».

Шумахер накануне того сезона чувствовал себя «подготовленным психологически гораздо лучше. Для этого было достаточно одного года, проведенного в Формуле 1». Он чувствовал, что сезон будет менее предсказуемым.

«Прошлый сезон был очень скучный, особенно для зрителей, потому что Мэнселл и Williams все время были впереди». Менее предсказуемый сезон? Так говорят каждый год, хотя гонщики предпочли бы афоризм Оскара Уайлда, который называл повторный брак победой надежды над опытом. Но Шумахер с этим не согласился бы. Судьба чемпионата не казалась ему такой уж нерешаемой, хотя многое зависело от Проста и Williams, а также от Дэймона Хилла, напарника Проста.

McLaren получила двигатели Ford (но не самой последней версии, как Benetton), и Сенна подписал контракт с продлением от гонки к гонке. Шумахер с первых дней поладил с Патрезе, которого обожали все, но, как и Брандла до него, итальянца ждало тяжкое бремя сравнения.

Год 1993-й, все как было, событие за событием. Перед вами молодой человек, заметно возмужавший, потому что теперь ему знакомы многие подводные камни в гонках Гран-при: «В прошлом году, с тех пор, как я увидел огромную толпу в Хоккенхайме, думаю, я здорово повзрослел. Я все понимаю намного лучше и чувствую, что в моей жизни все гармонично. Нет проблем, нет давления — только устремление к цели».

В Южной Африке он встал на своем Benetton во втором ряду позади Проста и Сенны. Патрезе показал шестое время. Гонку повел Сенна, за ним шли Шумахер и Прост, причем Прост вроде бы никуда не спешил — его излюбленная тактика. Он прекрасно понимал, что впереди долгая гонка, а также долгий сезон, состоящий из 16 гонок. Прост отлично знал, как надо гоняться медленно, не торопясь. Он потихоньку подтянулся к Шумахеру и на 13-м круге вышел вперед. «На прямых Ален был быстрее, чем я. Неудивительно, что он меня обошел».

Затем Прост скрестил шпаги с Сенной. Зрители, помня об их схватках в прошлом, заволновалась. Зрелище и правда было бесподобным: отлично знающие друг друга, француз и бразилец в течение нескольких кругов сходились колесо в колесо в сложных быстрых секциях, где одна ошибка могла стоить обоим гонки. Но Прост с третьей попытки провел обгон аккуратно, а следом за ним мимо Сенны проскочил и Шумахер, явно пребывавший на подъеме от гонки в такой компании. Продлилось это недолго. Шумахер свернул в боксы одновременно с Сеной, но тот вернулся на трассу раньше. На протяжении последующих 26 кругов Шумахер вел осаду крепости по имени Сенна. «Мне никак не удавалось его обойти. Я почувствовал, что наступил подходящий момент для атаки, нырнул внутрь поворота, наткнулся на колеса его машины, потерял управление и вылетел».

О Бразилии он рассказывал так: «Я частенько обнаруживал, что не могу заснуть в дни тестов, а иногда и гонок: мой мозг продолжал анализировать проблемы с машиной. Примерно такое случилось со мной в Сан-Паулу в пятницу. Я был не удовлетворен тем, как мы продвигались в работе, и в субботу проснулся с новыми идеями. Это сработало! Даже Риккардо скопировал мои настройки, и мы здорово прибавили.

Четвертое место на старте — не так уж плохо. Я был доволен своим положением, особенно после того, как обошел Сенну (на 24-м круге в борьбе за третье место). Мне не хотелось с ним бодаться после прошлогодней истории в Бразилии и того, что случилось в Кьялами, но тут наступил момент первого пит-стопа. Сказать, что он прошел несколько не так, как я рассчитывал, это не сказать ничего! Машина упала с домкратов, и пришлось ждать,

пока пара механиков ее поднимут, чтобы поменять колеса. И как будто этого было мало, возникли новые проблемы с фиксацией гайки переднего правого колеса».

Шумахер вернулся в гонку третьим, но тут пошел дождь, и на трассе появился сейфти-кар. «Идея была правильная, но запоздалая. Я предпочел бы, чтобы он появился на круг или два раньше, когда трасса была очень сырая. Мой второй пит-стоп с заменой дождевой резины на сухую прошел нормально, но вскоре после него я схлопотал десятисекундный штраф.

Честно говоря, я и понятия не имел, за что это меня так, пока, спустя долгое время после гонки, мне не объяснили, что я кого-то обогнал под желтыми флагами. За это наказали не только меня, но поскольку я считал, что обходил круговых и они сбрасывали скорость, чтобы я мог их пройти, решение казалось мне несправедливым. Знаю, что Айртон сказал по этому поводу несколько крепких слов (он тоже был наказан за подобное нарушение, допущенное на 24-м круге), и я с ним солидарен. После всех этих коллизий я уже и не мечтал о подиуме, но и оружие складывать не собирался».

За семь кругов до финиша Шумахер достал Херберта, шедшего третьим, и «мы с ним немного пободались. Я вышел вперед, но он отыгрался, а я едва не улетел, поскользнувшись на грязном участке. Он очень аккуратный гонщик. На следующем круге я атаковал снова, и на этот раз вынесло его, а я вышел на третье место».

> «Да-да, я его видел, когда он атаковал меня в первый раз, — вспоминает Херберт. — О чем я думаю в такие моменты? Если он попытается пройти меня по внутренней траектории — да где угодно, — что ж, удачной атаки! Я не собираюсь уступать ему пространство. Если он меня обгонит, я попытаюсь отыграться сразу же. Не люблю гонщиков, которые мечутся туда-сюда, блокируя атаки соперников. Я так не делаю никогда. Если меня обгоняют на круг, я подвинусь, но сделаю это в таком месте, где мои потери будут минимальны. Я же тоже веду гонку, не надо забывать об этом! Если у меня есть пара поворотов, когда они у меня на хвосте, я не стану обороняться любой ценой, дам им пройти вперед.
>
> Я мыслил так: надо выдержать как можно более плотную траекторию в середине поворота, чтобы на выходе иметь возможность контратаковать. Я закладывал такую траекторию сразу, потому что знал, что он

собирается обгонять. Всегда нужно думать наперед! Тем, кто наблюдает это со стороны, может показаться, что решения принимаются по ходу дела, но я считаю, что если ты ведешь машину Формулы 1 с головой, то так выходит быстрее. Когда я возвращаюсь домой на машине, скажем, после квалификации, то знаю, что могу проходить повороты в разы быстрее, совершенно не задумываясь при этом, потому что мой мозг работает в темпе Формулы 1…

В общем, я его обогнал, и это — о, да-а-а! — это был прекрасный момент! Я едва не остановился, чтобы всплакнуть на радостях (усмехается). Когда ты проделываешь нечто подобное с таким парнем, как Михаэль, это доставляет истинное удовольствие: меня голыми руками не возьмешь! Давай еще раз! Конечно, рано или поздно он своего добьется. Михаэль сражается честно, не виляет из стороны в сторону. Он, может быть, опирается на тебя, но не виляет и не пытается выдавить тебя на траву».

Звездой Гран-при Европы в Донингтоне был Айртон Сенна. Только Хилл сумел закончить гонку в одном круге с бразильцем. Шумахер пару раз (ненадолго) поднимался на пятую позицию, но «когда я опускался на третью передачу, блокировались колеса. Я ехал по мокрой трассе на сликах, шел на пределе — и потерял управление».

В Имоле результаты Шумахера, показанные в квалификации в пятницу, были аннулированы за то, что команда использовала «экспериментальные» шины Goodyear. «Об этом я мало что могу рассказать. Я с массой других гонщиков уехал играть благотворительный футбольный матч. Это было весело, исключая лишь сильный удар, который я получил по ноге. Когда я вернулся в паддок, мне сообщили, что мои результаты в квалификации аннулированы. Ни я, ни команда не могли в это поверить! Я всего лишь поставил шины спецификации B, которые, как мне казалось, использовать можно. Вечером было много переговоров, и утром мои результаты восстановили. Приятно было видеть, что FISA действует, как солидная организация, признавая свои ошибки и делая все как надо».

Шумахер сделал все как надо во второй квалификации, вновь показав третье время. Перед стартом прошел сильный дождь, и в гонке Михаэль шел четвертым, «сражаясь с кем-то, кто наседал сзади». Это были Бергер (теперь выступавший в Ferrari) и Вендлингер (Sauber). Это «было приятно, потому что я знаю Карла

еще с тех времен, когда мы вместе выступали в составе Mercedes. Был момент, когда он погонял меня как следует». Шумахер нагонял Сенну, а у того отказала гидравлика. Прост уехал от Шумахера на 32 с лишним секунды.

В Имоле команда McLaren нажала на Ford в расчете получить двигатели серии VII, вернее, использовать их на равных с Benetton. «Написано и сказано об этом было немало, — вспоминает Шумахер, — И кое-кто отметил, будто я утверждал, что предпочел бы соперничать с Сенной на равной технике. Я такого не говорил! Я сказал, что если в интересах команды подписать такой договор с McLaren, то я не против соперничества с Сенной на равных условиях. Это не совсем то же самое! Я был бы полным идиотом, если бы позволил себе сказать такое».

К этому времени у Сенны было 26 очков, у Проста 24, у Хилла 12, у Шумахера 10.

В Испании «на протяжении примерно половины дистанции я испытывал ужасные вибрации. Из-за этого возникли серьезные проблемы с коробкой передач, которые исчезли, когда я менял шины, но спустя некоторое время возникли вновь. Мне не удавалось нормально воткнуть вторую передачу». С этой незадачей он справился и продолжал гонку в темпе 1:22, исключая 60-й круг (из 65), когда «на машине Дзанарди (Lotus) взорвался мотор, едва я оказался позади него. Из-за масла и дыма я практически ничего не видел, но знал, что он где-то на траектории, и взял пошире, чтобы его обойти. Это оказалось почти невозможно! Там было столько гравия и грязи, что, когда я повернул руль, машина поехала прямо — в гравийную ловушку. Слава богу, что мне удалось удержаться в гонке и закончить ее третьим».

Его переезд в Монако был «логичным решением по соображениям бизнеса. В Германии я больше не мог жить нормальной жизнью. Приезжая домой, я не чувствовал себя дома. Всегда было полно работы, в которую постоянно что-то вмешивалось, кто-то хотел меня увидеть. Мне нечего было терять, и Монако было вполне подходящим местом. Там я, наконец, получил возможность как следует расслабиться и отдохнуть. Меня никто не узнавал, не создавал вокруг меня суеты.

В Монако заниматься подготовкой было намного удобнее, чем в Германии, особенно зимой. Я постоянно ходил в тренажерный зал в «Левс», где нередко тренировался с друзьями или другими гонщиками. К примеру, с Агури Сузуки. Мы с Коринной предпочитали по возможности жить спокойной жизнью. Здесь теперь был наш дом, куда мы привезли с собой все, в том числе нашу собаку. Я даже вошел в любительскую команду и

регулярно играл в футбол, а также в теннис и бадминтон».

На его машине установили систему тракшн-контроля, и в субботу утром Михаэль провел сравнительные испытания, которые показали разницу не менее 1.2 секунды. Лучший круг без системы — 1:25.59, с системой — 1:22.20. Он занял место в первом ряду по соседству с Простом, который совершил фальстарт был за это оштрафован. Так Шумахер, преследуемый Сенной, возглавил гонку. К 32-му кругу он довел отрыв до 15 секунд, но тут в шпильке «Левс», «судя по всему, отказала активная подвеска. Я выскочил из машины, потому что появилось пламя. Все вокруг заволокло дымом — это было довольно зрелищно».

Перед Канадой он провел пятидневный отпуск в Нассау и Флориде. «В Нассау я даже взялся за книжку, что для меня просто неслыханное дело, и прочел ее за один присест. Это была «Фирма» Джона Гришема. Я тут же принялся за вторую и к концу отпуска, думаю, перечитал больше книг, чем за всю свою жизнь!

После отпуска в Нассау, где прекрасные пляжи, но не очень хорошая еда, я отравился в Диснейленд в Орландо. Это было бесподобно. Я решил посмотреть Волшебное королевство, но Риккардо потом сказал, что там есть места и поинтереснее. К сожалению, еда на Багамах создавала мне проблемы. Это было совершенно не то, что требовалось для поддержания формы. После всех этих хот-догов и гамбургеров я не мог работать на тренажерах и с облегчением уехал в Орландо. Первое, что я хотел там найти, это немецкое местечко и нормальную еду, что-нибудь мое любимое с пивом.

Я был счастлив, когда нашел такое местечко, но официант, вместо того чтобы принять у меня заказ, потребовал показать паспорт. Я спросил, зачем. Он ответил: «Если ты заказываешь алкогольные напитки, ты должен доказать, что тебе уже исполнился двадцать один год». Я с ним поругался, но паспорта у меня с собой не было. Хуже всего было то, что парень был немцем! Это разозлило меня больше всего. Типичный немец с его правилами. В общем, пива мне не дали, пришлось попросить безалкогольного. Но он и этого мне не принес, заявив, что там тоже содержится один процент алкоголя. В конце концов, я взял яблочный пирог и минералку».

Старт в Канаде «прошел ужасно», возникли проблемы с настройками тракшн-контроля. Он дважды почти заглох, не сразу двинулся с места — его прошли оба гонщика Ferrari, и в первой связке поворотов после стартовой прямой рядом с ним, накатив на поребрик, оказался Сенна. Короткая борьба колесо в колесо — и Сенна вышел вперед. «Естественно, пришлось попотеть, чтобы

отыграть понесенные потери», — комментировал Шумахер. В остальном гонка доставила ему удовольствие, «в частности схватка с Сенной ближе к концу заезда. Но на шестьдесят третьем круге он неожиданно потерял скорость — как я потом узнал, из-за проблем с генератором. Вряд ли он меня видел, мы практически столкнулись, потому что это произошло на входе в шпильку».

По словам Сенны, «двигатель начал чихать, и я, обеспокоенный этим, не видел, как Шумахер заходит с внешней траектории. Сожалею, что мы столкнулись».

Столкнулись? Почти столкнулись? Какая разница! Шумахер финишировал в 15 секундах позади Проста.

Во Франции, идя четвертым позади Сенны, Шумахер провел свой второй пит-стоп на 45-м круге, а спустя два круга показал лучшее время. «Я не стал менять шины во второй раз, — сказал Айртон, — потому что мы хотели посмотреть, как отработает пит-стоп Шумахер. Если бы он задержался, я заехал бы тоже. Но дефицит мощности не оставлял мне шансов отыграться, если бы Шумахер после моего пит-стопа оказался впереди». Порядок в гонке: Прост, Хилл, Сенна, Шумахер, Брандл. На 58-м круге Шумахер достал Сенну, а пятью кругами позже вышел вперед, Айртон заметно терял скорость. Так они и финишировали.

В Монако Шумахер поменял квартиру. «Я переехал из старых апартаментов в новые, попросторнее. Но это по-прежнему была арендованная квартира. Я знаю, вы думаете, будто мы, гонщики, зарабатываем кучу денег. Но у меня, скажу я вам, нет таких средств, чтобы купить здесь квартиру. Если бы моя хозяйка не подняла арендную плату, когда я хотел попросить о скидке, то я, возможно, и не стал бы переезжать».

Его вновь беспокоили проблемы с коленями. «К сожалению, улучшения не было. Особенно остро это проявилось в Маньи-Куре, где я вышел на пробежку дважды. В Монако я пытался совершать длинные поездки на велосипеде, но потом сильно страдал. Мы с Коринной и ее родителями пошли в музей — и я не мог стоять! Было такое ощущение, будто у меня колени старика».

В ту пору он начал постоянно переигрывать гонщиков McLaren в квалификациях. Так было и в Великобритании, но в субботу он вылетел в повороте «Копс». «Избыточная поворачиваемость. Утром я с этим справлялся, но потом изменилось направление ветра, и машина вырвалась из-под контроля. Должен отметить моего напарника и друга Риккардо Патрезе. Когда я потерял свою машину в «Копс», я знал, что Риккардо позволит мне воспользоваться его машиной. Я был настроен на результат. Быстрее пройти круг было просто невозможно».

Лучший круг Патрезе — 1:22.364. За рулем той же машины за три круга под самый занавес квалификации Михаэль опустился с 1:32.362 до 1:20.865, а потом до 1:20.401. В гонке лидировал Хилл, но когда у него сгорел двигатель, Прост отпраздновал свою 50-ю победу после очередной затяжной дуэли с Сенной на высоких скоростях. Шумахер, также вволю поборовшийся с бразильцем, финишировал вторым.

В Германии под рев толпы Михаэль был близок к промежуточному поулу — 1:39.64 против 1:39.04, но во второй сессии трудно было сдерживать Хилла, и Шумахеру это не удалось. Перед самым стартом Михаэль взял запасную машину, потому что боевая «прыгала, и я не мог понять почему». Гонку поначалу вел Хилл, затем Прост, затем Шумахер. «Я не думал, что у меня есть шанс его обойти, а также знал, что новый комплект резины после пит-стопа позволит снять две-три секунды на круге. Гонка сложилась почти идеально. Ближе к финишу я шел в пяти секундах позади Проста и подумывал о втором пит-стопе, но сначала решил поговорить с командой. Мы приняли решение еще раз поменять шины. Это не очень-то сработало, а кроме того, на последних восьми кругах сзади были слышны странные звуки. Все это вынудило меня принять решение сбросить темп и чуть раньше переключать передачи, чтобы сберечь двигатель и коробку».

Хилл вылетел с трассы на 43-м круге, когда на его машине лопнула шина, так что Гран-при Германии достался Просту. Шумахер проиграл ему 16 с небольшим секунд. Толпа приветствовала его успех. «Мне было приятно и за себя, и за зрителей, а их собралось на автодроме сто сорок восемь тысяч. Думаю, это лучшая публика, какую я видел, она вдохновляла меня на протяжении всего уик-энда. Меня иногда спрашивали, не доставляют ли мне публика и пресса хлопот на моем домашнем Гран-при, не осложняют ли мне жизнь. Я это вижу совсем не так, хотя и устаю, когда по утрам, направляясь на автодром, застреваю в толпе.

Но по сравнению с прошлым годом, когда я столкнулся с этим впервые, я окреп психологически. Я лучше понимаю, что происходит, и все в моей жизни выстраивается в гармонии. Я не испытываю проблем, не ощущаю напряжения — только мотивацию и амбиции. Я знаю, что люди приходят сюда, чтобы увидеть хорошее выступление немецкого гонщика, и я очень стараюсь. Я чувствую, что мое психологическое, физическое и гонщицкое существо живет в гармонии. В начале недели мы устроили пресс-конференцию, пригласив на нее девяносто пять журналистов. Я был потрясен, когда пришли сто пятьдесят».

В Венгрии он застрял на старте и широковато зашел в первый

поворот, отдав три позиции. Дальше в связке правого и острого левого поворотов Алези проскочил мимо по внутренней траектории. В начале второго круга Шумахер прошел на главной прямой Патрезе и атаковал Бергера, заплясав сбоку от него, а в первом повороте вышел на внешнюю кромку. Машина «сыграла», он ее тут же поймал, но был уже на траве. «Я перестарался и вылетел с трассы, когда на переключении заблокировало задние колеса». Подняв тучи пыли, он вернулся на трассу десятым, полный желания отыграться. Но на 27-м круге отказал бензонасос.

В Бельгии ему пришлось смириться с тем, что он уступал Просту, обладателю поула, полторы секунды: «Мы быстрее, чем McLaren и Ferrari, а это серьезные команды, но истинную картину дает сравнение с Williams». На сигнал светофора «я бросил сцепление, но обороты не росли. Две или три тысячи — этого достаточно, чтобы двигатель работал, но не более того. Я пытался его раскрутить, но тщетно. Это было все равно что стартовать с шестой передачи на легковом автомобиле — очень трудно». Когда Прост, лидируя, входил в «Ля Сурс», Шумахер откатился на десятую позицию. «Я раньше срока заехал за новыми шинами, — сказал Сенна, — потому что чувствовал, что так у меня будет наилучший шанс побороться с Шумахером».

Пока Сенна менял резину (на это ушло 7.11 секунды), Шумахер проскочил на третье место, «Пройти Сенну было труднее всего. Он был настоящей проблемой. Команда приняла верное решение обслужить меня пораньше (на круг раньше, чем у Сенны), но даже после этого мне было нелегко его обогнать, и я подумал, что он не прав, так упираясь. Когда я входил в «Ля-Сурс», он покидал пит-лейн и выскочил прямо передо мной, сразу сместившись влево. Не понимаю, почему он так сделал. Я в него едва не врезался. Столкновения было бы не избежать, если бы я не сбросил газ и не ушел в сторону, практически на траву. Не лучшее вождение в его исполнении, меня это не порадовало».

Порядок в гонке: Хилл, Прост, Шумахер, причем ситуация складывалась интересная. Хилл оторвался от Проста, а Шумахер висел у француза на хвосте. В «Ле Комб», наиболее подходящем месте для обгонов, Шумахер нырнул вправо, подержал обороты и на самом входе в правый поворот тормознул с дымком. Позиция была отыграна! Мог ли он достать Хилла, до которого было около трех секунд? Нет.

В Италии «я ни минуты не контролировал ситуацию. В пятницу и субботу машина скакала туда-сюда, особенно на кочках. Был момент, когда я всерьез опасался вылететь в отбойник, а на таких трассах, как Монца с ее ужасающей

скоростью, это не самая приятная перспектива. В довершение ко всему я был сильно простужен и чувствовал себя просто ужасно. В воскресенье утром у меня даже голос пропал».

Сенна и Хилл столкнулись в первом повороте, и Шумахер стал третьим. На четвертом круге он обошел Алези, но Прост в этот день в Монце находился в другом измерении. Догнать его было невозможно, к тому же у Шумахера отказал двигатель: «В тот самый момент, когда я выезжал из первой шиканы, в задней части раздался ужасный треск».

В Португалии в пятницу Прост взял промежуточный поул и созвал пресс-конференцию, чтобы объявить о своем уходе. Это стало новостью дня, который принес Михаэлю пятый результат. В субботу он откатился на шестое место. «Машину сносило, крутило, подбрасывало. Я просидел в боксах до одиннадцати вечера. И для меня, и для команды это был тревожный момент. Должен честно сказать, никогда прежде я не работал на гонках с таким напряжением. Всем известно, что работы я не боюсь, домой ухожу одним из последних, если не самым последним. Но такого со мной еще не случалось. Я ложился спать, а данные о моей машине плясали у меня перед глазами. Я понятия не имел, как решить эти проблемы».

В воскресенье на разминке «я ехал все медленнее и медленнее». В попытках решить проблему команда и гонщик явно двигались не в том направлении.

> «Это была одна из тех гонок, когда со старта все пошли плотной группой. В такие моменты нужно действовать осторожно, беречь машину и шины. Из соображений осторожности мы запланировали два пит-стопа, но когда началась гонка, все изменилось. Да еще и такой старт! Мог ли кто себе представить, что лидерство захватит Алези!»

Жан Алези — мог!

> «Я пытался на первых кругах пройти Проста, но оказалось, что это невозможно. — рассказывает Шумахер, — Машина вела себя очень послушно, но для обгона этого было недостаточно. И тогда я решил поменять шины раньше, чем планировалось. Это сработало!»

Сенна выбыл на 19-м круге (двигатель), и к 23-му кругу Прост лидировал, а разрыв между Хиллом и Шумахером держался в пределах семи секунд. И вот тут хитрый замысел стал

понятен. Прост опережал Хилла на 15 секунд, а Шумахер потянулся к британцу на расстояние в 4 секунды. В трафике Шумахер достал, а затем и огорчил Хилла, выйдя на вторую позицию. На 29-м круге Прост свернул в боксы: 6.82 и едва не заглох. Кругом позже резину поменял Хилл. Лидировал Шумахер.

> «Неожиданно стало ясно, что я могу победить, если не поеду на второй пит-стоп. Не думаю, что кто-нибудь из команды решился бы предложить мне такое. Я постарался как можно дольше беречь шины. Кроме того, я пытался контролировать свой отрыв от Проста, а это было нелегко. С двух секунд я довел его до шести, а потом он вновь сократился до двух, и в конце гонки Ален шел значительно быстрее меня».

Финиш был все ближе, разрыв сохранялся. Шумахер сходу прошел на круг Филиппа Альо (Larrousse), Просту это не удалось. Шумахер получил небольшую, но передышку. Стоило глянуть в зеркала — и там снова маячил Прост. На последних кругах Шумахер выложился до конца и победил с преимуществом в 0.98 секунды.

В Японии он попал в аварию. «Я пытался удержаться рядом с Бергером и не пустить вперед Хилла, который атаковал по внутренней бровке. Но он проскочил, а я задел его колесо и тем самым оторвал свое».

В Австралии он вновь провел пит-стоп рано, но вскоре после этого двигатель приказал долго жить. «Уверен, я мог догнать Сенну (который победил) и даже побороться с ним. Очень жаль!..»

Дуэль с напарником? Шумахер четвертый в личном зачете, 52 очка. Патрезе с двадцатью — пятый и покидает команду.

Глава 5. В погоне за Сенной

Межсезонье тянулось своим чередом. За январем наступил февраль, а там подоспел и март. Команды представляли и выводили на испытания новые машины, прикидывали свои шансы в предстоящем сезоне. Сенна ушёл в Williams, где должен был выступать в паре с Деймоном Хиллом. Джей-Джей Лехто стал напарником Михаэля Шумахера в Benetton. Предполагалось, что Хилл и Лехто будут помогать Сенне и Шумахеру в чемпионской кампании 1994 года. В руках у Сенны была машина, вызывавшая зависть у всего паддока, но возможности шумахеровского Benetton тоже оценивались довольно высоко.

Тяжкое бремя сравнения предстояло выдержать Лехто.

Прибавила и Ferrari, Алези и Бергер на пару заработают в этом сезоне 65 очков, но вряд ли кому-то запомнится этот факт. Как и то, что Алези в начале сезона получил травму и Ferrari вновь пригласила на замену Николу Ларини, который провел две гонки: в Аиде на Тихоокеанском Гран-при попал в аварию, в Имоле занял второе место. Но Имола — это отдельная история.

Зимой Формула 1 предстала в том виде, какой она, как считалось, и должна быть. Масса электронных устройств, помогающих гонщику, была запрещена с тем, чтобы вернуть чистое искусство вождения, основанное на силе разума, а не электронных мозгах. Кто в таких условиях проявит себя как самый искусный? Benetton представил свою новую модель B194 в начале января, что было относительно рано. На машине стоял новый фордовский Zetec-R. На презентации кто-то спросил Шумахера, добавит ли ему мотивации партнерство с Лехто. «Не думаю, что мне нужна мотивация такого рода. Есть Сенна, и это самая главная мотивация». В межсезонье Михаэль перенес несколько операций на коленях, «они теперь в полном порядке. Я нормально хожу».

Первый предвестник грядущих бед: на тестах в Силверстоуне Лехто вылетел с трассы в повороте «Стоув» и попал в тяжелую аварию. Его ждала операция на травмированных позвоночнике и шее.

Тесты в Барселоне. Хилл прошел круг с результатом 1:18.2 против 1:18.9 у Шумахера, но это было в понедельник. Позднее Шумахер показал 1:17.6. Никому не надо было напоминать, что годом ранее Прост взял здесь поул с результатом 1:17.8.

В Имоле на тестах Сенна показал 1:21.24. Шумахер в последний момент 1:21.07. Оба утверждали, что это еще не предел. Сенна заявил, что даже не пытался выкладываться до

конца. Шумахер подтвердил это заявление.

Гран-при Бразилии, проходивший в Сан-Паулу 27 марта, казалось, станет обычной гонкой, открывающей очередной сезон, разве что меню у него было особенное: Айртон Сенна против Михаэля Шумахера. Сенна взял поул, но борьба была плотная.

Первая квалификация

Сенна: 1:16.38

Шумахер: 1:16.57

Вторая квалификация

Сенна: 1:15.96

Шумахер: 1:16.29

На старте Михаэль допустил просчет. Он выбрал для прорыва левую часть трассы, ту, где сцепление было меньше. Пока он медленно набирал скорость. Сенна рванул вперед. Алези на Ferrari занял середину трассы. Хилл встал ему в хвост, и только потом шел Шумахер. В первом повороте, левом, он обставил Хилла, Сенна, петляя по подъемам и спускам Интерлагоса, был уже далеко впереди. В левом подковообразном «Бико де Пато» Шумахер метнулся влево от Алези, да с таким азартом, что промахнулся мимо апекса. Алези перекрестил траектории и нырнул на внутреннюю бровку.

Пока Сенна все дальше и дальше уходил вперед, Шумахер на втором круге повторил атаку в «Бико де Пато», но на этот раз действовал точнее, и Алези ничего не оставалось, как встать позади него. Отставание от Сенны — 4 секунды. Алези раз-другой сделал ложный замах, но Шумахер от него отъехал и начал погоню за Сенной. Уйти Айртон не мог — хронометраж бесстрастно зафиксировал сокращение отрыва: 1.89.

На 21-м круге они ушли на пит-стопы. У Сенны он занял 7.8 секунды, у Шумахера, который занимал место дальше по пит-лейну, чуть меньше. Михаэль раньше вернулся на трассу и стал лидером гонки. Теперь Сенне нужно было выкладываться до конца, чтобы отыграться, но Шумахер довел отрыв до 4.33 секунды и после второго пит-стопа «уже не чувствовал никакого напряжения. Я без труда мог контролировать отрыв, чуть прибавляя, если надо было». На 56-м круге, когда отрыв составлял 9 секунд. Сенну развернуло, двигатель заглох. «Моя ошибка, — признал он. — Перестарался».

Теперь Сенне пришлось выдерживать бремя сравнения!

Шумахер обошел на круг всех своих соперников. Мартин Брандл, выступавший в том сезоне в McLaren, признал: «Парень бесподобен! Он и Сенна были на голову выше всех остальных. Но в Бразилии, к примеру, Шумахер обставил Сенну. Михаэль провел эту гонку блестяще, не совершив ни малейшей ошибки, — и

победил. У меня с ним тогда был долгий разговор. Я уже ничем не мог быть ему полезен и был лишь поражен его зрелостью и профессионализмом. Он точно знал, чего хочет, какие задачи решает и как добиваться своего».

Аида — новая трасса, новый этап: Тихоокеанский Гран-при. Поул-позицию, обыграв Шумахера, вновь завоевал Сенна. Вот как Михаэль описывает эту трассу. «Она здорово напоминает картодром: такая же узкая, но непростая и очень техничная». Они разом сорвались со своих позиции и понеслись к первому повороту. А там Хаккинен ткнулся в Сенну и выпихнул бразильца за пределы трассы, где в него въехал Никола Ларини (заменявший в Ferrari травмированного Алези). К финишу в одном круге с Михаэлем удалось удержаться только Бергеру, и то лишь потому, что Шумахер не стал его обходить на последних кругах. «Со старта я не очень гнал, старался лишь сберечь до финиша машину и шины. Других забот у меня в этой гонке не было».

В интервью Motoring News, опубликованном под заголовком «Кто лучше: Сенна или Шумахер?», Ники Лауда заметил, что главное различие между ними — «возраст. Значительное различие! Господь благословил и одарил талантом обоих в равной мере. Какое-то время Михаэлю недоставало лишь опыта. Теперь, благодаря своему возрасту, он победит Сену, причем с хорошим запасом. Но Сенна не успокоится. Он всегда идет на пределе». Еженедельник Autosport вышел с заголовком на обложке «Сенна: справится ли он с напряжением борьбы?» Подзаголовок: «Решающая схватка в Сан-Марино».

Имола вошла в историю как один из самых трагичных уик-эндов в истории чемпионатов мира. В субботу с трассы вылетел Simtec австрийца Роланда Ратценбергера. Скорость была за триста, бетонная стена в повороте «Вильнёв» была в считанных метрах от трассы. Через час после аварии гонщик скончался в больнице.

В воскресенье в момент старта заглох Benetton вернувшегося Лехто, и в него на полном ходу врезался стартовавший из задних рядов Педро Лами на Lotus. Гонщики остались целы, но оторванное колесо улетело на трибуну и несколько болельщиков получили травмы. Когда на трассу вышел сейфти-кар, гонку вел Сенна, за которым следовали Шумахер и Бергер. Через пять кругов машина службы безопасности свернула на пит-лейн, и гонка возобновилась в боевом режиме.

Шумахер немедленно насел на Сену, отметив при этом, что «в вираже «Тимбурелло» машина Сенны вела себя несколько нервно. Я видел, что Сенна цеплял днищем трассу и едва не потерял

контроль над машиной». Шумахер не ослаблял хватки, и на следующем круге «на том же месте Айртон потерял управление. Правая сторона чиркнула по асфальту, и его мотнуло в сторону». Сенна отчаянно тормозил, когда машина летела через узкую полосу безопасности, успев сбросить примерно сотню. Но и после этого скорость в момент удара о стенку достигала 200 километров в час. «Удар выглядел достаточно опасным, но у меня и мысли не было, что его последствия могут быть такими же, как при аварии Роланда», — вспоминал Шумахер.

Сенна скончался в больнице.

Спустя некоторое время гонке вновь был дан рестарт, и Шумахер без труда ее выиграл. Ларини финишировал вторым. Общее настроение после финиша было далеко не праздничным.

Перед следующей гонкой, Гран-при Монако, британская газета The Mail on Sunday написала, цитируя Шумахера, что если бы он утратил желание гоняться, то «ушел бы из гонок. После гибели Сенны я задавался вопросом: Михаэль, если ты не чувствуешь в себе уверенности, стоит ли продолжать? Не лучше ли было бы уйти? Ведь если ты не чувствуешь уверенности, сидя за рулем гоночной машины, все, что ты делаешь, это опасно!» Мог ли он уйти? «Честно говоря, не знаю. Я никогда не попадал в такие ситуации, а попав, понял, что это меня не сломило».

По словам Бергера, «он долго переживал. Мы с ним поговорили, потом он размышлял — часами, днями. Меня не удивило бы, если бы он решил уйти. За двадцать лет, проведенных в гонках, я знал, насколько серьезно он настроен. В этот уик-энд (в Монако) вы увидите, что он изменился, потому что впервые в жизни ему пришлось столкнуться со смертью».

В Монако каждый гонщик, каждая команда по-своему пыталась справиться с последствиями уик-энда в Имоле, но новая драма, казавшаяся лишь продолжением повисшего над паддоком проклятия, произошла уже в четверг на тренировке. Разбился Карл Вендлингер. В состоянии комы он был отправлен в больницу. «На тренировках в среду и четверг я не чувствовал в себе уверенности. — рассказывает Шумахер. — Но в пятницу все изменилось. Только тогда я почувствовал, что могу продолжать заниматься своим делом».

В борьбе за поул он переиграл Хаккинена и Бергера. Перед стартом гонщики минутой молчания почтили память Сенны и Ратценбергера. Во время старта Хаккинен и Хилл столкнулись в повороте «Сен-Дево», а Шумахер ушел в отрыв от Бергера решительно и однозначно. К концу первого круга он лидировал с отрывом почти в 4 секунды и лишь однажды испытал неприятный момент, когда на Tyrrell Марка Бланделла рванул двигатель, а «я

шел как раз вслед за ним. Едва не зацепил отбойник!».

На финише Шумахер опередил Брандла на 36 секунд. По пути в княжескую ложу Михаэль и коммерческий директор Benetton Флавио Бриаторе были так счастливы, что Шумахер буквально прыгнул в объятия своему боссу: курьезный момент, который можно было толковать по-разному, в том числе и как возвращение к нормальной жизни, когда победа приносит истинное удовольствие.

Личный зачет: Шумахер — 40 очков, Бергер — 10.

Накануне Гран-при Испании FIA срочно приняла изменения к техническому регламенту. Шумахер опробовал «новый» Benetton в Хересе и пришел к заключению, что он «больше скользит, более чувствителен в управлении. В поворотах машина резче реагирует на нажатие педали газа. Командам, не опробовавшим переделанные машины на тестах, будет нелегко. Нам тоже нужно кое-что доделать, а вот правильно ли, что введены эти изменения, я сказать не могу. Аварии чаще всего происходят из-за того, что машины цепляют асфальт. Было бы правильнее поискать защиту именно от этого».

Испанский этап был достаточно драматичен сам по себе. В четверг гонщики собрались вместе, чтобы поговорить о новой шикане, которую Шумахер, учитывая происшедшее в Монако, от имени своих коллег просил построить на быстрой задней прямой барселонской трассы. Сделано это не было, и Шумахера упрекали в том, что он не приехал в Барселону заранее, не убедился, что пожелания гонщиков исполнены. Он не мог этого сделать, как справедливо заметили некоторые его коллеги, потому что был на тестах в Хересе, а это в противоположной точке Испании.

Так или иначе, гонщики продолжали настаивать на своем: либо шикана будет построена, либо мы не выйдем на старт! Они победили: на задней прямой с помощью двух связок старых шин была возведена искусственная шикана. В пятницу ширина проезда между связками была увеличена на два метра после тренировок, в которых приняли участие гонщики лишь пяти команд. Остальные продолжали дискуссии с президентом FIA Максом Мосли о деталях изменения в тех. регламенте.

Но на квалификацию вышли все, и Шумахер показал лучшее время, оставив позади Хаккинена и Хилла. В субботу Михаэль улучшил свой результат с 1:23 до 1:21.90. Он повел гонку со старта, все дальше и дальше отрываясь от Дэймона Хилла. На 21-м круге, одновременно с Хербертом из Lotus, свернул на пит-стоп. Когда они в том же порядке (Шумахер впереди, Херберт за ним) покидали пит-лейн, ничего необычного в этом не было. Оба старательно выдерживали и скоростной режим (80 км/час),

введенный на пит-лейне на Гран-при Монако.

Но когда оба достигли точки, где можно было начинать разгон, Херберт промчался мимо Шумахера. Что бы это значило? «Поначалу машина была безупречна, и я без труда создал солидный отрыв, — объяснял Шумахер, — Потом вдруг перестали включаться передачи. Я застрял на пятой. Остановившись в боксах, я спросил, нельзя ли что-нибудь с этим сделать, но команда ничем не могла мне помочь».

«А я и понятия не имел, что он застрял на пятой, — рассказывает Херберт, — Он был лидером, но раз ехал медленнее меня, то я его и обогнал. Глянув в зеркала, я отметил, что он намного от меня отстал».

Мимо пролетел Хаккинен, затем Хилл, Шумахер откатился на третью позицию, с трудом продолжая гонку и пытаясь оперативно проанализировать ситуацию. «Поначалу трудновато было проходить все повороты на пятой, но мне удалось найти неплохие траектории и держать приличный темп. Опыт Группы «С», где я научился по-разному вести гонки, меняя стиль ради экономии топлива, здорово пригодился в этой ситуации. Я поехал в той же манере, и это мне помогло».

Данные телеметрии после пит-стопа подтверждают слова Михаэля. За десять кругов ему удалось поднять темп с 1:31 до 1:27.

На 31-м круге пит-стоп провел Хаккинен, на 42-м — Хилл. В этот момент Шумахер вновь вышел в лидеры. На 48-м круге у Хаккинена отказал двигатель. Шумахер как раз проводил второй пит-стоп, здорово рискуя заглохнуть в момент трогания с места. Этого не произошло, а со стороны вообще не было заметно, что у него что-то не так! «Я до предела поднял обороты и плавно отпустил сцепление. Двигатель испытал огромную нагрузку, но это сработало!» Хилл вернул себе лидерство, а Шумахер сбросил темп, чтобы поберечь машину, и разрыв между ними вырос до 24 секунд.

Похожие истории рассказывали о Джиме Кларке. Иногда в гонках он на круг-другой резко сбрасывал темп, после чего восстанавливал прежнюю скорость. Столкнувшись с неполадками, он приспосабливался к ним и затем, как говорят гонщики, «объезжал» возникшие проблемы. Из нынешнего поколения только Сенна мог сравниться в этом с Кларком…

Представители Ford подтвердили, что, «согласно телеметрии, после отказа коробки передач на каждом круге мотор Zetec-R на машине Шумахера очень долго раскручивался на прямых с минимальных 5400 оборотов до максимума в 14500. Несмотря на то что коробку заклинило на пятой передаче, свой лучший круг в

Барселоне Михаэль прошел с результатом 1:26.17. Это был четвертый результат за весь уик-энд, включая собственный лучший показатель Михаэля, прошедшего круг за 1:25.15 с нормально работающей коробкой (18-й круг).

«Учитывая обстоятельства, мы были более чем довольны результатом, показанным Михаэлем, — сказал Стив Паркер, руководитель программы Ford в Формуле 1. — Тот факт, что ему удалось продолжить гонку на одной передаче, демонстрирует исключительные водительские качества Михаэля, а также гибкость и выносливость мотора Ford Zetec-R и великолепие шасси Benetton. Некоторых журналистов настолько потрясли его результаты, что сразу после гонки мы показали им телеметрию: только тогда они поверили, что Михаэль всю гонку провел на пятой передаче». Это был образец изумительного мастерства!

Тени Имолы? Под испанским солнцем казалось, что они отступили насовсем. Лишь слезы на командном мостике Williams после финиша выдали то огромное напряжение, которое пережила команда, да и вся Формула 1 в течение последних недель.

Впервые после гибели Сенны Михаэль столкнулся с серьезным сопротивлением на квалификации в Канаде. В первой сессии Алези показал 1:26.27 против 1:26.82 у Шумахера. Во второй комментаторы и зрители телеканала Eurosport стали свидетелями проявления подлинного мастерства, из тех, которые почти невозможно описать достоверно. В тот момент, когда на трассу выехал Жан Алези, в комментаторскую кабинку, откуда вел трансляцию Джон Уотсон, заглянул старший инженер Cosworth Мартин Уолтерс. Ferrari в руках Алези судорожно метался из стороны в сторону: было видно, что Жан очень старается. Машина Михаэля, который тоже был на трассе, выглядела не такой нервной, хотя перед одним из поворотов Михаэль заблокировал колеса. 1:26.33. Он пошел на следующий круг.

> **Уотсон:** «Солидное улучшение у Михаэля Шумахера, и, похоже, он может прибавить еще. Сейчас с нами в комментаторской кабине сидит Мартин Уолтерс, и он посмеивается, глядя на все это… Но Михаэль опять блокирует тормоза — на этот раз передние. Мартин, полагаю, вас поражает, насколько окреп Михаэль за три года, что вы работаете с ним».
>
> **Уолтерс:** «Михаэль производит на нас огромное впечатление. На мой взгляд, в этом сезоне он действует спокойнее и работает с командой намного эффективнее.

Мы не отвлекаемся на другие команды, и, думаю, от Михаэля можно ждать многого. Как уже сказал Джон, по-моему, это первая гонка в этом сезоне, когда он чувствует реальное соперничество, и Михаэль выкладывается на все сто, чтобы добыть поул-позицию».

Уотсон: «Как вы с точки зрения инженера можете описать процесс обмена информацией с Михаэлем Шумахером?»

Уолтерс: «Говоря о Михаэле, надо помнить, что он способен идти в высочайшем темпе и при этом сохранять возможность анализировать все, что происходит. После заезда он может точно описать нам, в чем были проблемы. Есть ли какие-то сомнения в работе двигателя в отдельных поворотах? Достаточно ли быстро он прибавляет обороты? Четко ли переключаются передачи? К примеру, вчера у нас были проблемы с переходом с пятой на шестую…»

В этот момент Шумахер завершает круг, показывая 1:26.17. На 0.09 быстрее, чем Алези.

Уолтерс усмехается: «Теперь я спокоен — он впереди!»

Шумахер удержал поул, а в гонке лидировал от старта до финиша.

Во Франции на трассы чемпионата мира вернулся Найджел Мэнселл. Это событие наделало шума, породило немало пересудов, и — если говорить о команде Williams — надежд. Молодой шотландец Дэвид Култард, занявший место Сенны в Испании и Канаде, не мог бросить вызов Михаэлю. Шумахеру. Мэнселл мог. Его возвращение, хоть об этом вслух и не говорилось, таило в себе угрозу и для Дэймона Хилла. Между тем Лехто в Benetton сменил голландец Йос Ферстаппен. Команда объяснила это тем, что Лехто не полностью восстановился после аварии на тестах. А может, бремя сравнения оказалось слишком тяжелой ношей?..

В субботу Мэнселл и Хилл показали два лучших результата, отодвинув Шумахера во второй ряд. Он выстрелил со старта, вспоров ряды Williams. Хилл погнался за ним, Мэнселл откатился назад. «Удачнее стартовать было невозможно, — сказал Шумахер, — Старт вышел просто безупречный. Я начал движение точно в тот момент, когда погас красный сигнал светофора. В начале гонки сражаться было очень тяжело, но это именно то, что все мы обожаем».

Сильверстоун, четверг. Хилл не выдерживает напряжения. На встрече с прессой он не сдержался: «Что вы вытворяете, хотел бы

я знать? О чем, черт возьми, вы рассказываете людям? На прошлой неделе я одолел Найджела Мэнселла (во Франции), а год назад отвоевал поул-позицию у Алена Проста. Я лидировал в гонках, я был ближе, чем любой другой, исключая Айртона Сенну, к тому, чтобы одолеть Шумахера (испанский пример тут вряд ли уместен!), и что я вижу в газетах? Мое место в команде якобы под угрозой!

Я второй в личном зачете. Я приехал сюда, чтобы одолеть Михаэля Шумахера, чтобы постараться выиграть эту гонку и переломить ситуацию в личном зачете. За всю свою жизнь я не слышал в свой адрес столько ерунды, сколько за последнюю неделю! (Долгая пауза) Я очень разочарован. Я не чувствую обязанности быть с вами дипломатичным, учтивым и хочу все расставить по своим местам, иначе мы никуда не сдвинемся. (Пауза) Я вынужден справляться с машиной, которая — это совершенно очевидно — не так хороша, как сочетание Шумахер-Benetton.

Мне необходима стопроцентная поддержка Williams, чтобы хорошо сделать свое дело, и я о ней попросил. На прошлой неделе я получил уверения в том, что все самое лучшее будет в моем распоряжении. (Пауза) Я десять лет шел к тому положению, какое занимаю в Формуле 1. И я не собираюсь никому уступать свое место без хорошей драки. Уверяю вас я здесь для того, чтобы остаться. Я доказал, что принадлежу к числу ведущих гонщиков Формулы 1 и в выходные намерен подтвердить это еще раз. Это все, что я хотел вам сказать».

В пятницу Шумахер обошел Бергера в сражении за промежуточный поул, а Хилл показал четвертое время.

После квалификации Михаэль уезжал из паддока на скутере. Для этого ему, как обычно, нужно было пробиться сквозь толпу, перекрывавшую выезд с трассы. Случайно Шумахер проехал по ноге 10-летнего Йена Фулдса, стоявшего вместе со всеми с блокнотом для автографов.

«Йена отправили в медцентр, чтобы убедиться, не сломано ли у него чего, а я бросился в Benetton, чтобы узнать, что они об этом думают». Там выразили крайнее удивление и пообещали проинформировать Шумахера, когда соберутся на совещание по техническим вопросам. Он был «потрясен» и тут же сорвался с места, прихватив футболку, прыгнул на скутер и помчался в медцентр к Йену. Там ему сообщили, что с мальчишкой все в порядке и его уже отпустили домой.

Быть может, это происшествие задало тон всему уик-энду. Хилл отобрал у Шумахера поул после напряженного соперничества во второй квалификации, по ходу которой они

обменивались ударами с Бергером до самого гонга, словно боксеры-тяжеловесы. На формирующем круге перед стартом гонки Михаэль решил прогреть шины и опередил Хилла, что было против правил, потому что к месту старта надлежало двигаться строго в порядке занимаемых мест. Перед стартом Култарду не удалось запустить двигатель, и процедуру пришлось отложить. Когда пелетон во второй раз отправился на формирующий круг. Шумахер снова вышел на первое место, заявив впоследствии, что Хилл «ехал слишком медленно». Правила в таких случаях однозначно предписывают занять место в конце пелетона. Этого не произошло.

Когда Хилл повел гонку, оставив Шумахера позади, стюарды приняли решение оштрафовать немца на пять секунд, и информировали об этом команду Benetton. По какой-то причине в сообщении отсутствовали слова «стоп-энд-гоу». Бриаторе потом говорил, что «мы получили извещение о штрафе, но ни о каком стоп-энд-гоу там не было и речи. Вот почему мы не стали говорить Михаэлю, чтобы он заехал на пит-лейн». И Benetton, и Шумахер, когда ему сообщили о штрафе по радио, посчитали, что речь идет о пяти секундах, которые будут добавлены к его результату, так что перед Михаэлем встала задача обойти Хилла и уехать от него не менее чем на пять секунд.

На 21-м круге после раннего пит-стопа Шумахеру показали черный флаг. Этот сигнал имеет однозначное толкование и обсуждению не подлежит. Когда на главной прямой вывешивается черный флаг с указанием стартового номера, это означает, что гонщик должен заехать на пит-лейн. В этот момент между Benetton и стюардами начался обмен мнениями, с каждой репликой набиравший остроту, и на протяжении двух кругов Михаэль игнорировал вывешенный в его честь черный флаг. Затем флаг был убран.

На 27-м круге Михаэль заехал на пит-лейн, чтобы отстоять штраф стоп-энд-гоу. О победе можно было забыть. После гонки Михаэль не очень был настроен обсуждать произошедшее, что неудивительно. Стюарды опубликовали свое постановление, увенчанное решением «вынести официальное предупреждение участнику Mild Seven Benetton Ford о том, что его знания правил Формулы 1 недостаточны, что они должны быть восполнены и тщательно соблюдаться в будущем. Михаэль Шумахер и участник Mild Seven Benetton Ford оштрафованы на 25 тысяч долларов за нарушение действующего регламента».

Ситуация в чемпионате, до этого момента совершенно однозначная, вдруг стала меняться. Жизнь безусловного претендента на титул чемпиона мира превратилась в череду

кошмаров. Нечто похожее уже было в 1976 году, когда сражение за титул между другим гонщиком, ровным языком которого был немецкий, и другим британцем, Ники Лаудой и Джеймсом Хантом, сопровождалось чередой протестов, слушаний, апелляций, дисквалификации и их отменой. Но Шумахера его кошмары посещали каждую неделю, а иногда и каждый день. Покидая Сильверстоун, Михаэль имел на своем счету 72 очка против 39 у Хилла. (Обратите внимание: в последовавших затем событиях команда Benetton представляла себя под своим официальным наименованием Benetton Formula.)

1-я неделя (11–17 июля). FIA начала расследование событий, произошедших на британском этапе, породив предположения о том, что Шумахера могут лишить шести очков, заработанных в Силверстоуне, а кроме того, по аналогии с португальским прецедентом Найджела Мэнселла (1989 год), запретить Михаэлю участвовать в следующей гонке. Интригующий поворот, если учесть, что следующий этап проходил в Хоккенхайме, где все места на трибунах были уже распроданы. Решится ли FIA на такие санкции? И какую репутацию она заработает, если все оставит как есть?

Менеджер команды Benetton Хоан Вилладельпрат говорил: «Мы (в Силверстоуне) допустили ошибку, но то же касается и стюардов. Согласно требованиям регламента, мы должны быть уведомлены о нарушении в течение пятнадцати минут после того, как оно случилось». К этому моменту протокол событий был составлен с точностью до минуты, и было видно, что нарушение, первоначально допущенное Шумахером (обгон Хилла на формирующем круге), произошло в 14.00. Команда Benetton получила уведомление от стюардов лишь в 14.27.

2-я неделя (18–24 июля). В связи с произошедшим на Гран-при Великобритании Benetton и Шумахер получили вызов в Париж на заседание Всемирного совета по автоспорту, которое было назначено на 26 июля, то есть на следующую неделю. Пресса цитировала Шумахера: «Что-то уж очень страсти накалились! Не думаю, что на положение в чемпионате надо влиять таким вот образом. Все это похоже на какой-то глупый спектакль».

В Париж были также вызваны Рубенс Баррикелло (Jordan) и Мика Хаккинен (столкнувшиеся на последнем круге), Хилл (в нарушение правил остановившийся после финиша по пути в боксы, чтобы подхватить британский флаг), представители Benetton и Пьер Омонье, секретарь гонки.

Шумахер провел в Силверстоуне три дня на тестах. В регламенте произошли очередные изменения: нужно было

переделать днище, придав ему ступенчатую форму, — это делалось ради снижения прижимной силы и скорости прохождения поворотов. «Управлять машиной стало очень непросто, но эти три дня прошли продуктивно. Теперь приходится больше сбрасывать скорость и очень важно было вкататься на такой машине».

3-я неделя (25–31 июля). Во вторник Шумахер в пестром жакете (весьма симпатичном и ничуть не вызывающем) проследовал сквозь ряды журналистов в здание FIA на площади Согласия в Париже. По итогам слушаний он был лишен шести очков, заработанных в Силверстоуне и на два этапа отлучен от гонок. Всемирный совет не принял его уверений в том, что он не видел черного флага. Возникла дилемма. Если Михаэль принимает наказание, ему придется пропустить гонку в Хоккейхайме. Если попытается протестовать, а на это у него есть семь дней, то сможет выступить в Хоккенхайме, но рискует получить более серьезное наказание в случае, если протест будет отклонен. Такие прецеденты уже были, Эдди Ирвайн в годы выступлений в Jordan был отлучен от гонок на один Гран-при за аварию, совершенную им на этапе в Бразилии. Этот штраф был увеличен до трех гонок после того, как был отклонен поданный им протест. Шумахер покидал площадь Согласия, имея на своем счету 66 очков против 39 у Хилла.

Команда Benetton была оштрафована на 500 тысяч долларов за неисполнение указаний стюардов в Силверстоуне и еще на 100 тысяч — за задержку в предоставлении FIA исходного кода программного обеспечения ее машин после Гран-при Сан-Марино. Это самая темная часть истории. Benetton была заподозрена в использовании системы, не соответствующей требованиям регламента. Если коротко, суть вопроса была в том, что FIA запретила использовать компьютерные системы для управления машинами. Доказательств того, что Benetton такую систему использовала, найдено не было (но это не убавило подозрений, особенно после феноменального старта Шумахера на Гран-при Франции; помните — он сорвался со своей позиции словно молния?).

Спустя два дня команда Benetton обнародовала заявление: «Михаэль Шумахер и команда Benetton Formula считают, что назначенное им наказание слишком сурово. Обе стороны приняли решение подать протест в Апелляционный суд FIA через полномочную национальную организацию, а Михаэль Шумахер примет участие в Гран-при Германии 1994 года. Такое решение было принято из соображения, разделяемого Михаэлем Шумахером и командой Benetton Formula, что в случае неучастия

Михаэля в домашнем Гран-при невинно пострадавшими и разочарованными окажутся немецкие болельщики, долго ждавшие этой гонки. Михаэль Шумахер и команда Benetton Formula выражают надежду на то, что размеры наказания в результате рассмотрения апелляции будут уменьшены. А до этого главной задачей будет подготовка к победному выступлению в предстоящий уик-энд».

Комментируя в Хоккенхайме итоги парижских слушаний, Шумахер сказал: «Мне не поверили, что я не видел черного флага. Мне очень жаль, что я его не видел, я и не знал про черный флаг. Но если ты его не видишь, ты и не заезжаешь. Ты продолжаешь гонку».

В пятницу толпы болельщиков наблюдали за тем, как Шумахер показал третье время в первой квалификации, уступив Хиллу и, что примечательно, Бергеру из Ferrari. В текущих условиях это было не слишком трудно. Утром на тренировке с трассы вылетел Йос Ферстаппен, и маршалы в порыве усердия до такой степени накачали его Benetton пеной, что на машине пришлось менять всю электропроводку, а также двигатель и коробку передач. Успеть со всем этим к первой квалификации было невозможно, и Шумахер, выполнив попытку, передал напарнику свою машину, а тот во второй шикане неожиданно вылетел в гравий. «Мне искренне жаль, что я испортил Михаэлю квалификацию».

В субботу Михаэль отступил еще на одну ступеньку назад. Первый ряд стартового поля оккупировали гонщики Ferrari Бергер и Алези. Шумахеру досталось место во втором в паре с Хиллом. «Стартовая позиция на этой трассе не имеет для меня никакого значения. Единственное, что меня заботит, — возможность качественно выполнить свою работу, а с этим все в порядке.

Каждый член команды выложился на сто процентов, и нам удалось значительно улучшить поведение машины!» В гонке Михаэль рассчитывал на подиум.

4-я неделя (1–7 августа). Гонка началась с драмы в первом повороте, Бергер стремительно ушел со своей позиции, как и Алези, а за их спинами произошел завал. Машины крутились и сталкивались по всей трассе: Sauber Де Чезариса, Lotus Дзанарди, Minardi Альборето и Мартини… Хаккинен (McLaren) в попытке получить преимущество начал разгон по внутренней, правой бровке вдоль самого пит-лейна. На подходе к первому повороту Мика принял влево и на торможении зацепил Култарда. Неуправляемый McLaren полетел поперек трассы прямо перед носом у Марка Бланделла из Tyrrell, Бланделл встал на тормоза, и накатывавший сзади Баррикелло уже ничего не мог сделать,

чтобы избежать столкновения. За этим последовала цепная реакция, по результатам которой пелетон на первом же круге потерял 11 бойцов, включая Алези, на машине которого отказало электрооборудование. Досталось и Хиллу, которого на своем Tyrrell зацепил Юкио Катаяма. Деймон провел в боксах на ремонте около трех минут.

Шумахер настиг Бергера и пошел в атаку, Бергер ее отбил. «Я отчаянно пытался провести обгон. Мне удалось основательно насесть на гонщика Ferrari, и я чувствовал, что должен выйти в лидеры».

На 12-м круге Михаэль заехал в боксы за топливом и новым комплектом резины и продолжил гонку вторым. Тремя кругами позже на пит-лейн свернул Ферстаппен. Когда он остановился на своей «яме», заправщик не сумел точно вставить заправочный рукав в горловину бака. Бензин вырвался наружу, фонтаном брызнул во все стороны, попав на раскаленный докрасна двигатель. Машина словно взорвалась! Ферстаппена и механиков, продолжавших замену колес, накрыло стеной пламени, взметнувшегося вверх метров на десять. Те, кто видел это, не забудут ужасное зрелище никогда…

То, что Ферстаппен уцелел, отделавшись незначительными ожогами, а серьезно пострадал только один из механиков, кажется невероятным. Как и в случае с аварией Бергера в Имоле в 1989 году, чем чаще ты прокручиваешь эти кадры, тем больше уверенности испытываешь в том, что уцелеть гонщик просто не мог!..

Гонка между тем шла своим чередом, и после 20 кругов у Шумахера «неожиданно возникла проблема. Не представляю, что бы это могло быть: такое ощущение, будто двигатель внезапно потерял мощность. Мне было очень, очень жаль тех, кто в этот уик-энд оказал мне такую серьезную поддержку!».

Хилл финишировал только восьмым, так что Хоккенхайм они с Михаэлем покидали с прежним счетом: Шумахер — 66 очков, Хилл — 39.

Во вторник команда опубликовала релиз:

> «Benetton Formula проводит расследование инцидента, произошедшего во время гонки и сопровождавшегося пожаром, и до окончания этого расследования мы воздержимся от комментариев. Вместе с тем мы хотели бы отметить профессиональные действия членов команды, боровшихся с огнем. Наши сотрудники, как и члены других команд Формулы 1, проходили подготовку в методах тушения пожаров,

полезность которой они наглядно продемонстрировали. Некоторые из них получили незначительные ожоги, и мы желаем им скорейшего выздоровления. Benetton Formula известно, что отдельные члены команды высказали свои комментарии после происшествия и выразили неудовольствие, касающееся процедуры дозаправки. Мы хотели бы подчеркнуть, что эти комментарии были не чем иным, как естественным проявлением эмоций, вызванных происшествием».

На этой неделе Бриаторе заявил: «Когда я вернулся на базу и увидел опаленные лица механиков, я подумал: боже мой, это надо остановить! Мы должны сделать это немедленно и, если потребуется, сократить дистанцию гонок для тех, у кого маленькие баки. Я вижу, насколько напуганы наши механики, а когда ты напуган, ошибку допустить намного легче».

FIA поручила компании Intertechnique, поставляющей заправочное оборудование всем командам Формулы 1, отправиться в среду на базу Benetton в Уитни и проинспектировать состояние комплекта, используемого командой. После взрыва в Хоккейхайме под команду была заложена еще одна бомба.

5-я неделя (8-14 августа). Ее запал FIA подожгла в среду. «Причиной утечки топлива стал клапан, не закрывшийся в штатном режиме. Задержка в закрытии клапана произошла из-за наличия постороннего тела. Попадание постороннего тела стало возможно, на наш взгляд, потому, что фильтр, предназначенный для снижения риска попадания посторонних предметов, был преднамеренно демонтирован».

По некоторым оценкам (не FIA). демонтаж фильтра позволял заправлять машину быстрее. Это вело к экономии драгоценных секунд на пит-стопах, а в Формуле 1, где счет идет именно на секунды, такая экономия — просто вечность!

Заявление FIA было равносильно обвинению команды Benetton в пренебрежении нормами безопасности во имя достижения некоторых преимуществ в гонках. Вопрос стоял об исключении команды из чемпионата мира. Решится ли на это FIA? Поставит ли она тем самым крест на чемпионских амбициях Шумахера? Ответ Benetton последовал незамедлительно и тоже был подобен взрыву:

> «В связи с опубликованным сегодня релизом FIA, касающимся пожара на автомобиле номер 6 во время пит-стопа на Гран-при Германии, Benetton Formula Ltd заявляет следующее.

Сомнения в результатах расследования обстоятельств происшествия привели нас к необходимости обратиться к независимой компании, специализирующейся на подобного рода расследованиях, с просьбой дать заключение о методах дозаправки.

Упомянутая компания специализируется на расследовании происшествий, на выяснении инженерных причин произошедшего. Основное поле ее деятельности — аэрокосмическая промышленность.

Компания расследовала более 300 серьезных происшествий, произошедших по всему миру, а также значительное количество менее заметных происшествий. Она принимала участие в расследовании всех самых громких инцидентов, произошедших на гражданских самолетах и вертолетах в Великобритании с 1972 года, на водных судах, а также произошедших за рубежом происшествий с участием построенных или зарегистрированных в Великобритании самолетов.

Компания часто выступает в качестве технического эксперта при расследовании серьезных и сложных происшествий, произошедших в военной авиации.

Вот выдержка из ее заключения:

«В качестве основной причины, вызвавшей происшествие, было заявлено отсутствие фильтра, установленного изготовителем в месте контакта оголовка заправочного рукава и горловины топливного бака (насколько мы понимаем, он был демонтирован накануне гонки в Хоккенхайме, поскольку на протяжении долгого периода эксплуатации ни в одном из фильтров, используемых Benetton, не были обнаружены посторонние предметы).

В обычных условиях любые предметы попадают напрямую в топливный бак. В процессе исследования не было выявлено царапин или других свидетельств того, что через подвижные элементы заправочной системы могли пройти какие-либо предметы. Исследования заправочного рукава и других элементов, имеющих отношение к происшествию, не выявили признаков того, что посторонние предметы в заливаемом топливе могли привести к неточному вводу заправочного рукава.

Учитывая нашу обеспокоенность проблемами безопасности дозаправок, мы надеемся, что нам удастся обсудить с FIA этот отчет и будут предприняты

необходимые шаги для снижения рисков, связанных с процессом дозаправки. Соответствующий письменный запрос о срочном проведении заседания по этому вопросу был направлен нами в FIA».

Копия отчета по получении пресс-релиза FIA была незамедлительно передана в Лондон нашему юридическому консультанту Marriott Harrison.

Упомянутый фильтр был внедрен по ходу сезона в ответ на проблемы с попаданием посторонних предметов в горловину заливного шланга, с которыми столкнулись отдельные команды, Benetton удалось решить эти проблемы.

Накануне гонки в Хоккенхайме заправочные машины Benetton были тщательно перебраны и прочищены, так что риск попадания посторонних предметов в клапан заливной горловины был исключен. Кроме того, Benetton дважды фильтрует свое топливо, прежде чем залить его в заправочную машину.

В связи с этим, Benetton Formula сочла, что в фильтре нет необходимости, и демонтировала его с разрешения технического делегата FIA Чарли Уайтинга. Такое разрешение Хоану Вилладельпрату в присутствии (технического директора) Росса Брауна было дано днем в четверг, 28 июля.

С учетом изложенного, неверные выводы об отсутствии фильтра как причине пожара в Benetton Formula могут привести к тому, что подобные происшествия произойдут вновь, и на этот раз последствия будут более серьезными».

Представители Benetton были вызваны на заседание Всемирного совета FIA, которое должно было состояться на площади Согласия 19 октября. После этой даты останется провести всего две календарные гонки, в Японии и Австралии. Так, за одну неделю чемпионат был превращен в нечто невообразимое. Шумахер протестовал против решений по Силверетоуну, рискуя получить более жесткое наказание, чем отлучение от пары гонок. Команда Benetton могла быть исключена из чемпионата, который к тому моменту мог выиграть Шумахер. Шумахер мог выиграть и свою апелляцию. Benetton мог отстоять свою точку зрения…

В пятницу в Венгрии Шумахер обыграл Хилла в сражении за промежуточный поул и закрепил свой успех в субботу. Этому парню как-то удавалось отрешиться от проблем, забыть все

переживания и сомнения и сосредоточиться на своем главном деле. Такое под силу не каждому! Вы можете сказать, что прилив адреналина и концентрация при движении на таких скоростях так высоки, что подавляют все остальные чувства. Я в этом не уверен. Вряд ли можно найти других столь же думающих людей, как гонщики Формулы 1. Они обладают исключительным умением отделять зерна от плевел. Они учатся этому!

6-я неделя (15–21 августа). На Гран-при Венгрии Хилл стартовал лучше и, разгоняясь по внутренней траектории, занимал более удобную позицию для входа в первый поворот. Шумахер заложил четкий вираж по внешней бровке и так яростно атаковал Хилла, что даже наполовину заскочил в узкую асфальтовую зону ухода. Ничего серьезного! «Я хорошо стартовал, но затем пробуксовал, и мы поравнялись на входе в поворот. Он был даже немного впереди, но я знал, что если удержусь рядом, то в следующем повороте буду в более выгодном положении, — и это сработало! Впоследствии ощущалось некоторое напряжение, потому что я не мог знать, какую тактику пит-стопов избрала команда Williams. Я планировал останавливаться трижды и потому должен был все время гнать, чтобы сохранить небольшое преимущество. Но когда последний пит-стоп был позади, можно было немного перевести дух. Победа в этой гонке помогла снять стресс в команде».

Только из-за хитрой тактики пит-стопов Михаэль временно (с 17-го по 25-й круг) уступал лидерство, в остальное время он без помех ехал, если можно так сказать, в одиночестве и на финише опередил Хилла на 20 секунд. Ферстаппен финишировал третьим. Комментируя итоги гонки, Шумахер явно испытывал облегчение, но постарался скрыть свои истинные чувства, когда говорил: «После всего что случилось в последнее время, это для команды отличный результат. Весь уик-энд все мы немного нервничали, но теперь можем перевести дух, и я очень рад за Йоса, впервые поднявшегося на подиум, — это лишь усиливает значимость сегодняшнего дня для команды».

Все так, и на сей раз обошлось без протестов. Что же это было, неужели просто гонка? Мы уже и подзабыли какой она должна быть! Покидая величественный и такой земной Будапешт с его невероятной гоночной трассой, укрытой среди холмов, Шумахер увозил 76 очков против 45 у Хилла.

В среду Михаэль работал на тестах в Силверстоуне, успев накрутить 20 кругов, когда не капало с неба. В четверг он задержался за рулем подольше и показал 1:27.16 против 1:27.68 — второго в этот день результата, показанного Хиллом.

7-я неделя (22–28 августа). Морис Хэмилтон, писавший для

лондонской Observer, заявил, что Шумахер подумывал покинуть Benetton после скандала с заправочным фильтром. По словам журналиста, «честность для меня — самое важное», — сказал Шумахер. Хэмилтон — один из самых въедливых обозревателей в мире гонок, совершенно не стремящийся к сенсационным разоблачениям. Его статьи отличают авторитетность и достоверность. По поводу высказывания Шумахера, приведенного Хэмилтоном, команда Benetton не проронила ни слова.

Во вторник было объявлено о заключении Benetton трехлетнего контракта на поставку моторов Renault. Компании Ford была выражена благодарность за «бесценные и динамичные отношения». Williams тоже оставалась клиентом Renault — интересная ситуация на 1995 год.

В пятницу в Спа Рубенс Баррикелло (Jordan) завоевал промежуточный поул, поймав под занавес квалификации момент, когда трасса достаточно просохла после дождя, чтобы «выстрелить» на сликах. Шумахер показал второе время, третьим был Хилл. Шумахер тоже рискнул встать на слики, но не удержал машину и совершил разворот. По его мнению, в ином случае он мог взять поул. «Я допустил ошибку и расплатился за нее. Баланс тормозов не был отрегулирован как надо, и я заблокировал передние колеса».

В субботу тоже дождило, и в первых рядах изменений не было. Баррикелло в свои 22 года стал самым молодым обладателем поула в истории Формулы 1. Он сплясал по этому поводу сразу по окончании квалификации (но все же дождался ее окончания — на всякий случай).

8-я неделя (29 августа — 4 сентября). Гонка в Спа проходила в сухую погоду, и Баррикелло удержал лидерство, когда загорелся зеленый. Шумахер бросал свою машину из стороны в сторону, выискивая удобный момент для атаки, но в конце длинной прямой на входе в «Ле Комб» Рубенс отбился. Однако Михаэль лучше просчитал дальнейшие действия и из этой связки правого-левого-правого поворотов вышел лидером. Первая четверка: Шумахер, Баррикелло, Алези, Хилл. Дальше гонка пошла в привычном для Михаэля стиле, мощном, неотвратимом. Единственный напряженный момент возник на 19-м круге, когда он ошибся, наскочил на поребрик, но быстро и четко справился с этой ситуацией. К концу первого круга его отрыв составлял 2.5 секунды, к концу второго — 4.2 секунды, а на финише Михаэль был на 13.66 секунды раньше, чем Хилл. «Моя машина слишком чутко реагировала на нажатие педали газа, и потому мне было нелегко. Но, думаю, сегодня всем было нелегко. Нам удалось с самого начала сделать машину такой, что она заметно

превосходила другие». Покидая Арденны, Шумахер увозил с собой 86 очков против 51 у Хилла.

Между тем стюарды проверили его машину, и прошел слушок, что с ней что-то не в порядке. В 20.20 было опубликовано заключение, что планка, закрепленная под днищем машины Михаэля, не соответствовала требованиям регламента. Результат Шумахера был аннулирован. Планка должна иметь толщину 10 мм., а допустимый износ составляет 10%. Другими словами, после гонки она должна быть не тоньше 9 мм. По словам стюардов, в отдельных местах измерения показали толщину всего 7.4 мм. Росс Браун, отстаивая интересы команды, высказал предположение, что повышенный износ возник в тот момент, когда Михаэль днищем налетел на поребрик. Команда Benetton немедленно подала протест, но счет между Шумахером и Хиллом теперь был 76:55.

Во вторник Михаэль совершил прогулку по знакомому маршруту к зданию FIA на площади Согласия (на сей раз на нем была куртка). Его ждали слушания по поданному им протесту против дисквалификации на две гонки за игнорирование черного флага в Силверстоуне.

Защищаясь, Шумахер заявил, что когда увидел табличку со своим номером 5, он решил, что речь идет о 5-секундном штрафе стоп-энд-гоу. «Я считал, что у меня хорошие аргументы, но они оказались недостаточно хорошими». Протест был отклонен. Когда он предстал перед толпой журналистов, кто-то поинтересовался, не собирается ли он покинуть Формулу 1. «Мне нужны несколько дней, чтобы обдумать массу вещей. Когда я приму решение или меня попросят принять решение, я вас извещу, но сейчас для меня ничего не изменилось».

На самом деле для него, в известном смысле, конечно же изменилось многое. До конца чемпионата оставалось провести всего пять гонок, и, если Хилл выиграет две, те, что Шумахеру придется пропустить, в Италии и Португалии, разрыв между ними сократится до одного-единственного очка. Добавьте к этому тот факт, что слушания по пожару в Benetton в Хоккенхайме и планке в Спа были еще впереди. Конечно, Benetton могла эти апелляции выиграть, и Шумахер получил бы назад свои 10 очков из Спа, а Хилл, вернувшись на второе место, потерял бы четыре. Да-да, понимаю, в ведущих чемпионата не бывает так, чтобы результата приходилось дожидаться неделями, но…

FIA передумала и перенесла слушания по делам Benetton, отказавшись от абсурдного намерения ждать 19 октября. Разборы полетов по пожару в Хоккенхайме и по истории с планкой в Спа было решено объединить и провести в Париже на площади

Согласия в среду, 7 сентября. Слава богу, людям из Benetton уже не нужна была карта Парижа, чтобы найти, где это…

9-я неделя (5-11 сентября). Немецкая газета Welt ain Zonntag цитирует Шумахера: «Если выяснится, что команда вытворяла за моей спиной что-то противозаконное, я с этим не смирюсь. Если так, я могу уйти в другую команду».

В понедельник Benetton сообщила, что Лехто составит компанию Ферстаппену на Гран-при Италии в Монце и, возможно, в Португалии тоже.

Шумахер не приехал в среду в Париж, где Мировой совет по автоспорту постановил отклонить его бельгийскую апелляцию, но не стал предпринимать против команды дополнительные действия, решив, что представленных для этого доказательств недостаточно.

Заявление Benetton по этому поводу:

> «Mild Seven Benetton Ford Formula 1 Team весьма удовлетворена итогами сегодняшних слушаний в Париже, полностью очистивших ее доброе имя от подозрений в жульничестве. Несмотря на то, что команде не удалось убедить Всемирный совет в истинных причинах повышенного износа ограничительной планки, мы рады, что FIA четко заявила: к команде нет никаких вопросов относительно подозрений в обмане.
>
> Команда также была полностью очищена от обвинений в том, что она демонтировала фильтр незаконно. Тем самым положен конец необоснованным и диким спекуляциям в прессе о том, будто бы пожар в Хоккенхайме стал следствием демонтажа фильтра. В опубликованном Советом решении содержится заявление президента (Макса Мосли) о том, что все пришли к единогласному мнению: демонтаж фильтра был выполнен из добрых побуждений, и было бы несправедливо назначать в связи с этим какое-либо наказание».

Бриаторе сказал, что «теперь, когда доброе имя команды восстановлено, мы можем сосредоточиться на том, что умеем делать лучше всего, — на победах в гонках. С нетерпением ждем возвращения Михаэля Шумахера на старт Гран-при в Хересе».

Перед Ферстаппеном и Лехто стояла одна задача: одолеть Дэймона Хилла в парке Монцы и на холмах Эшторила, чтобы сохранить лидерские позиции Михаэля Шумахера в чемпионате мира до того момента, когда, начиная с Хереса, он сам сможет за

себя постоять, где бы ни возникла в этом необходимость. Но до Хереса Шумахер был бессилен как-либо повлиять на ситуацию.

Хилл победил в Монце и оценил эту победу, как «сполна заслуженную командой». Михаэль наблюдал за этой гонкой, сидя в ресторане в Монте-Карло. На следующей неделе Williams сообщила о том, что Хилл остается в команде на сезон 1995 года. Это вносило стройность в работу команды, поэтому с учетом присутствия вернувшегося из Америки Мэнселла картина была неясной. Если бы Williams подписала контракт с Мэнселлом, а Култард отлично отработал свои гонки до его появления, Хиллу в команде могло не остаться места.

Дэймон победил и в Португалии — эту гонку Шумахер наблюдал по телевизору в Германии. «Волшебный результат, — заявил Хилл, — и я чувствую огромное облегчение, потому что знаю, что в отсутствие Михаэля многие считали исход этих гонок предрешенным». Хилла можно понять: нелегко оправдать чужие ожидания в ситуации, когда заработанный результат воспринимается всеми как единственно возможный. Счет: Шумахер — 76, Хилл — 75.

На неделе, когда истекала дисквалификация, Benetton и Williams прибыли на тесты в Эшторил. По слухам, Шумахер и Хилл остановились в одной гостинице, но за завтраком садились в разных концах обеденного зала. Лучшее время показал Шумахер: 1:18.75. У Хилла был второй результат: 1:19.33. «Надеюсь, этот результат заставил Дэймона поворочаться ночью, — сказал Шумахер, — Мне хотелось сесть за руль после долгого (четыре недели) простоя, и я рад своему возвращению!»

Пользуясь случаем, Шумахер обернул вынужденные потери себе на пользу. Он уехал в Швейцарию, где напряженно работал над улучшением физических кондиций. «Я работал по шесть-восемь часов в день на высоте две тысячи метров и это окупилось. Я чувствую себя великолепно!»

Непосредственно накануне Хереса Шумахер отпустил в адрес Хилла удивительно нетипичную для него тираду: «Не думаю, что мы оказались бы в нынешней ситуации (в чемпионате), если бы Айртон Сенна по-прежнему сидел в машине. Мы сражались бы за победы с Айртоном. Этим я хочу подчеркнуть, что думаю о Дэймоне, как о гонщике. Его в команде возвели в ранг первого номера, но он никогда не был гонщиком номер один. Это доказал и Култард, который за три гонки проехал быстрее, чем Хилл. В общем, я не испытываю к нему такого же уважения, как к другим гонщикам.

Ты всегда понимаешь, когда у тебя начинаются проблемы. Когда я оказался в сложном положении, он не поддержал меня.

Всякий раз, когда мы доказывали, что не жульничаем, они находили возможность повернуть все задом наперед и сказать: «Все так, но что-то там есть». Многие люди не в восторге от того, что с нами вытворяют, только один-два считают это справедливым, во всяком случае, один точно считает именно так. В прошлом я относился к нему с большим уважением, считал его приятным и справедливым парнем. Я не жду, что он подойдет и скажет, что с нами обходятся несправедливо, но я и не жду, что кто-то будет еще больше нагнетать страсти. Лучше бы уж он вообще молчал!

Когда я узнал, что говорил Хилл, я подумал: о'кей, теперь я знаю, как с этим справиться. Сейчас я еще больше хочу выиграть чемпионат. Когда на меня сваливаются трудности, я становлюсь только сильнее. Я настроен на победу еще больше, потому что между нами всего одно очко, и, если чемпионом стану я, то титул я завоюю в двенадцати гонках, а не в шестнадцати. Если же я не выиграю, думаю, все будут понимать, почему — из-за пропущенных гонок, плюс дисквалификации в Силверстоуне, плюс дисквалификации Benetton на Гран-при Бельгии».

Хилл сохранял достоинство. «Я не стану портить чемпионат попытками принизить репутацию соперника. На мой взгляд, это грустно. Слишком долго Формуле 1 приходится наблюдать за тем, как два претендента на титул делают вид, будто ненавидят друг друга. По-моему, это не на пользу Формуле 1, не на пользу спорту, особенно в год, когда мы потеряли такого чемпиона, как Айртон».

Исход Гран-при Европы решила тактика пит-стопов. Лидировал Хилл, за ним шел Шумахер. Дэймон планировал провести две дозаправки. Михаэль — три. Если провести простые подсчеты, исходя из того, что на пит-стоп уходит около 20 секунд (въезд, остановка для заправки и смены шин, выезд), получается, что позиции Шумахера намного слабее. План Benetton был таков: отправить Михаэля в гонку с небольшим запасом бензина, чтобы он мог оторваться от соперников и затем останавливаться тогда, когда будет свободное время (если такой оборот применим к гонкам). Но Шумахер застрял позади Хилла и первый пит-стоп провел раньше, чем планировалось, отчасти потому, что давление в передних шинах было подобрано неверно и это сказывалось на управлении.

Команда Williams ответила, зазвав Хилла на дозаправку на три круга позже, и тут произошли сразу две беды. Во-первых, сам пит-стоп занял больше времени, чем у Шумахера (и Михаэль возглавил гонку), во-вторых, произошел сбой в работе заправочной машины. Хилл получил на 13 литров больше, чем

показал датчик, и это сказалось на последних шести кругах очередного отрезка гонки. Это шесть кругов нужно было пройти как можно быстрее, учитывая, что топлива становится все меньше и меньше, но команда не могла знать, что реальный вес машины оказался на 13 кг выше. Она лишь знала: что-то не так.

Шумахер провел вторую дозаправку на 33-м круге (из 69), Хилл двумя кругами позже. Механики Williams воспользовались для дозаправки Хилла машиной Мэнселла, чтобы исключить повторение проблем, чем бы они ни были вызваны (пришлось перекатывать машину к месту дозаправки). Хиллу залили 105 литров, по-прежнему не зная, что в запасе у него еще 13. Хилл вез этот дополнительный груз до самого финиша, теряя на круге около секунды.

Шумахер провел третий пит-стоп, когда у него появилось свободное время, и выиграл гонку с преимуществом в 25 секунд. «Именно такой результат после двух пропущенных гонок мне и был нужен. Когда я увидел, что Хилл идет с двумя пит-стопами, стало понятно, что я должен сделать запас по времени, — и эта тактика сработала безупречно». Шумахер — 86 очков, Хилл — 81.

Из Хереса они отправились в Сузуку. Ферстаппена в Benetton сменил Джонни Херберт — Йос не выдержал груза сравнения: в десяти гонках он заработал всего 10 очков.

На Сузуку Хилл отправился восстанавливать равновесие в чемпионате, зная, что если он не справится, если вновь финиширует вторым позади Шумахера, то в Австралии ему ловить будет уже нечего — арифметика будет против него.

Шумахер стартовал с поула, Хилл — рядом с ним из первого ряда. Перед стартом на трассу обрушился ливень — даже не ливень, а настоящий шторм. Шумахер лидировал. Хилл шел вторым, но тут с трассы на четвертом круге «уплыл» Херберт (он шел третьим). Это был уже пятый сход, и на трассу на целых семь кругов вышел пейс-кар[4].

Гонку возобновили в боевом режиме на 14-м круге, но за пределами трассы тут же оказалось еще шесть машин, и заезд был остановлен. Это означало, что итоги Гран-при будут подведены по сумме двух заездов, и в командах лихорадочно занялись математическими подсчетами. К моменту остановки гонки Шумахер лидировал с отрывом в 6.8 секунды. Это был солидный запас на оставшиеся 36 кругов.

Benetton допустила стратегическую ошибку, решив дозаправить Шумахера дважды против одной дозаправки у Хилла. После 40-го круга (из 50) Дэймон лидировал с суммарным отрывом в 15 секунд. Шумахер, прекрасно понимая, что именно сейчас можно решить исход чемпионата, бросился в атаку,

отыгрывая у соперника по паре секунд на круге. На трассе соперников разделяла пропасть, но, даже не видя друг друга, они вели поединок на секунды. Это была яростная погоня, и оба ее участника знали, что гонщик Benetton может нанести решающий удар. Шумахер неуклонно сокращал отставание: 10.1 секунды; 8.3; 7.0; 5.2; 4.2… Наконец, наступила кульминация. Когда оба ушли на последний круг, выяснилось, что Хилл лидирует с преимуществом в 2.4 секунды по сумме двух отрезков гонки.

Комментируя итоги Гран-при, Дэймон словно давал понять, что так и было задумано: «На каждом круге мне по радио сообщали, как идут дела у Михаэля». На трассе, полностью исключавшей малейшую ошибку, по-прежнему таившей массу опасностей, Хилл вел свой Williams спокойно и уверенно. К тому же последний круг он прошел чисто, без помех, тогда как на пути у Михаэля оказались два круговых. Нельзя сказать, что они его придержали, но необходимость учитывать их присутствие на трассе, проводить обгоны, сыграла свою роль, Хилл победил с преимуществом в 3.36 секунды. Возвращаясь в боксы, он, естественно, не мог знать, каков итоговый результат. «Четыре человека пытались одновременно сообщить мне по радио, что я — П1 (позиция 1). Но было столько помех, что я слышал только «П…бла-бла-бла». Мне пришлось попросить всех успокоиться, заткнуться и сообщить, каким же я все-таки финишировал!»

Его просьба была исполнена. Разрыв в чемпионате вновь сократился до одного очка, но теперь это была пропасть. Михаэлю достаточно было финишировать впереди Дэймона, и он становился чемпионом мира. У Хилла задача была посложнее: он должен был отыграть у Шумахера два очка. Это значит, что ему в Аделаиде нужна была победа. На крайний случай, второе место при условии, что Михаэль будет третьим. Действующая шкала начисления очков (10-6-4-3-2-1) была для Хилла неудобна. Еще одно неудобство заключалось в том, что о равенстве по очкам не могло быть и речи, ведь у Шумахера было больше побед. После гонки на Сузуке счет был 8–6 в пользу Михаэля.

Хилл приехал в Австралию во вторник и провел два дня в гостях у моточемпиона Барри Шина, британца, живущего на Золотом побережье. Там Дэймон отдохнул, поплавал, восстановил силы, после чего прибыл в Аделаиду и дал потрясающую пресс-конференцию, жалуясь со слезой в голосе на невысокие гонорары и на то, что команда не оказывает ему необходимой поддержки.

Патрик Хед, директор Willaims Engineering, знаменитый своей прямолинейностью, даже не поморщился: «Он может сколько угодно обливаться слезами, но, на мой взгляд, нужно просто дождаться первой тренировки. Если оценить положение дел

беспристрастно, мы кровь из носа должны победить. Если бы я был азартным человеком, поставил бы сто тысяч долларов на Шумахера. Но это не значит, что я недооцениваю Дэймона». Что бы ни хотел этим сказать Хед, его высказывание украсило первые полосы всех газет.

Промежуточный поул, еще больше запутывая ситуацию, завоевал Найджел Мэнселл:

Мэнселл: 1:16.17
Шумахер: 1:16.19
Хилл: 1:16.83

За две минуты до конца сессии, явно превысив пределы своих возможностей в попытке превзойти результат Мэнселла, Шумахер хорошо приложился к стенке. Замедленный повтор крутящегося волчком Benetton, разбрасывающего веером осколки, долго крутили на больших экранах вдоль трассы. Неужели нервы начали сдавать и у немца?

Вторая квалификация проходила по мокрой трассе, и результаты не изменились. Теперь немалая ответственность легла и на плечи Мэнселла. Он должен помочь Хиллу, но как это сделать при таком стартовом раскладе? Кое-кто высказал предположение, что он мог бы, выражаясь дипломатично, совершить нечто неэтичное, на что Мэнселл, с трудом подавив прилив гнева, отвечал: «Омерзительное предположение! Я выше этого!» Шумахер, отвечая на вопросы, сказал: «Нет, меня совершенно не беспокоит, что Мэнселл стоит впереди».

Накануне каждого Гран-при компания Proaction представляла круг по трассе гонки. В Аделаиде ей помогал Хаккинен: «Похоже, первый поворот перестроен, так что я не уверен в том, что он нам несет. Но если взять круг в целом, исключив первый поворот, то получится вот что. Из первого поворота мы идем к узкому правому девяностоградусному повороту, перед которым на торможении очень трясет. Стоит задеть поребрик с левой стороны — и ты немедленно теряешь контроль над машиной. Тормозить нужно в самый последний момент, а это непросто. В следующем левом тоже здорово трясет, запросто можно «потерять» задок машины. Сложность в том, что на входе очень плохое сцепление…»

Аделаида — городская трасса, и хотя угрозы дождя (почти исключившего бы возможность обгонов) не было, но исход гонки во многом зависел от старта, ведь даже посуху на городских улицах обгонять очень и очень непросто. С зеленым сигналом светофора Мэнселл рванул со своего места, задок его Williams «загулял» — и этого оказалось достаточно, чтобы Шумахер встал

рядом. Найджел сместился на середину трассы, но Михаэль был уже впереди. Первая тройка: Шумахер, Мэнселл, Хилл. Пока Михаэль, лидируя, танцевал в лабиринтах первых шикан, Хилл сунулся в щель рядом с Мэнселлом. Они пронеслись по «Уэйкфилд Роуд» к правому 90-градусному повороту, проскочили тряский левый, и Мэнселл поскользнулся на краю травянистой обочины — ярко-зеленой, словно английская лужайка — и откатился на пятое место. Так Хилл остался один, без помощника в борьбе с Шумахером. Впрочем, такое положение было ему привычно.

На втором круге Хилл показал рекордное время и начал подтягиваться. Преимущество на линии финиша три десятые секунды: моргни — опоздаешь! Шумахер довел отрыв до двух секунд и удерживал его, иногда чуть уходя вперед, иногда чуть теряя преимущество. Но гонка была еще не сыграна: Хилл не сломался! Круг за кругом он наращивал давление на Шумахера, держась рядом, почти рядом, и Михаэлю никак не удавалось стряхнуть его с себя.

Они вместе зашли на пит-стоп, вместе вернулись на трассу, продолжая гонку в тандеме. Хилл чувствовал, что Шумахер «испытывает напряжение». Когда они начали обходить круговых, Дэймон не отдал ему ни сантиметра, четко, шаг за шагом, нерв за нервом повторяя все маневры Шумахера. Хилл постоянно держался рядом, хотя и недостаточно близко, чтобы планировать атаку. Они неслись по Уэйкфилд Роуд по направлению к 90-градусному правому, за которым почти тут же следует левый поворот.

Ничто не мешало Шумахеру провести Benetton через эту связку чисто и аккуратно, как он делал это по ходу гонки уже 35 раз. Хилл держался неподалеку, но обгоном пока не угрожал. Мгновение спустя расклад неожиданно изменился, Шумахер вошел в поворот, но, как он наверняка мог бы сказать, «поймал кочку, и машину снесло», Benetton вышел из-под контроля, перемахнул пестрый бордюр, узкую полоску травы и ударился о стену. От удара его с кучей грязи с обочины выбросило обратно на трассу.

Когда Хилл входил в поворот, Benetton, пересекая трассу по диагонали, оказался прямо перед ним, Дэймон не знал, что Шумахер врезался в стенку, видел только, что Михаэль возвращается на трассу. У него не было ни малейшей возможности оценить повреждения, полученные машиной немца. Скорость была такова, что ему осталось только метнуться в сторону или врезаться в Benetton. Их движение было симметричным: оба шли по диагонали, едва не касаясь друг

друга. Следующий поворот, сложный правый, уже разинул свой зев, готовясь принять дуэлянтов. Шумахер восстановил контроль над машиной, выровнял Benetton, но к этому времени ушел влево. Хилл, подчиняясь сверхчеловеческому инстинкту, тоже выровнял свой Williams, и в следующий момент инстинкт подсказал ему, что справа достаточно места, чтобы без проблем нырнуть в поворот. В сознании Хилла мелькнуло: «Я могу выйти вперед!» Если бы он видел, как Шумахер ударился в стенку, он мог был просчитать точнее: «Могу не проскочить».

Хилл направил свой Williams в открывшееся пространство, но поворот начал и Шумахер, перекрывая тем самым траекторию движения соперника: таковы законы геометрии. Удар вынудил Хилла уйти на поребрик в апексе поворота, а машину Шумахера поднял на два колеса. Benetton пробалансировал на дисках левых переднего и заднего колес, открыв свое брюхо Хиллу, затем упал на асфальт, перескочил поребрик и замер в груде отработавших шин.

«Я начал поворот и неожиданно увидел рядом Дэймона — мы задели друг друга. Я налетел на переднее колесо его машины и подскочил в воздух. Это меня напугало, я опасался переворота, но машина упала на днище». Шумахер добавил к этому, что после удара о стенку рулевое работало нештатно.

Хилл ушел за поворот, проскочил короткую прямую и скрылся из виду. «Это был худший момент в моей жизни, — рассказывал потому Шумахер, — Гонку продолжить невозможно, а твой соперник по-прежнему держится на трассе». Теперь, когда Шумахер, отстегнув привязные ремни, выбирался из кокпита своего Benetton, Хиллу достаточно было финишировать пятым.

Шумахер перемахнул через бетонные ограждения и остановился за защитной сеткой. Он еще не знал, что Хиллу пришлось сбросить скорость, возвращаясь в боксы, до которых ему предстояло пройти почти весь круг. Сняв шлем, Михаэль безучастно смотрел на трассу, покусывая губу, Хилл дотянул до боксов с заблокированным колесом. Но куда хуже было то, что оказался погнут один из рычагов подвески. Дэймон сидел в кокпите, а часы отсчитывали паузу. 7 секунд, 8, 9, 10, 11, 12… На счете 12 он покачал головой и открыл забрало шлема — взгляд полон грусти, непонимания, покорности судьбе и, кажется, злости. Отсчет времени был остановлен. Вокруг него суетились механики, дергали за рычаг, пытались его вправить, качали головами. Рука в перчатке уперлась в рычаг в месте изгиба, другая дергала его, проверяя, определяя состояние, тестируя его прочность.

Хилл безучастно сидел в кокпите.

Шумахер по-прежнему стоял за ограждением, закусив губу. Он ждал, когда появится Хилл, ждал, когда мимо проедет его чемпионская корона…

Механики оставили рычаг в покое. Хилл по-прежнему недвижимо сидел в кокпите.

Шумахер облизнул свои губы, пересохшие от напряжения. Он ждал, когда же покажется Williams — этот момент был все ближе, ближе, но на носовом обтекателе синей машины красовалась красная двойка. Это был Мэнселл, не Хилл! Из динамика донеслось сообщение о том, что у «Хилла какие-то проблемы, но какие именно, пока неясно». Он наблюдал за тем, как Мэнселл проехал мимо еще раз, второй, третий. Хилл все не появлялся. «И тогда я понял: *вот оно!*»

Хилл по-прежнему сидел в машине, которую невозможно было отремонтировать быстро. Он сидел, словно надеясь, что хоть что-то еще можно сделать, что у него остается еще хоть какой-то шанс. Из другого конца пит-лейна за ним наблюдали люди из Benetton, Хилл вылез из кокпита и ушел в боксы. После этого механики Benetton, не скрывая своих чувств, пустились в пляс, обнимаясь и приветствуя зрителей на трибунах.

Когда в глубине своего бокса Хилл стягивал с головы шлем, из динамиков разнеслась новость о его сходе. Шумахер потряс головой, словно не веря в то, что он только что услышал, но к нему уже потянулся лес болельщицких рук. Он отшатнулся, отступил ближе к сетке, где его невозможно было достать, лицо растянулось в гримасе. Он стоял, прижавшись к проволочной сетке, упершись лбом в кулак, словно опасаясь, как бы не поранить лицо. Хилл в боксах Williams поднял кулак и резко опустил его вниз, словно выражая этим жестом свое отчаяние, словно избавляясь от чего-то. Не от дурного видения, а в знак протеста против несправедливостей судьбы, играющей такую роль в людских амбициях.

Один из них выиграл чемпионат, другой проиграл. Один обрел, другой потерял.

Представ перед микрофонами. Хилл сказал: «Я чувствую опустошение, но я основательно его погонял. Он явно чувствовал прессинг, иначе не оказался бы за пределами трассы. Я увидел свой шанс и подумал, что должен его использовать. Не удалось. Таковы гонки! Я не собираюсь обсуждать то, что там произошло. Мне жаль себя, своих родных. Считаю, что каждый член команды Williams в этом году заслужил награду. Мы прошли трудные времена, сражались за титул и были сильны». Он не уронил собственного достоинства, как и подобает сильному человеку. Он не позволил себе посыпать пеплом голову из-за того, что с ним

случилось.

Гран-при Австралии выиграл Мэнселл, компанию которому на подиуме составили Бергер и Брандл, а Михаэль, как новоиспеченный чемпион мира, присоединился к ним на пресс-конференции. После типично бергеровской шутки — Герд подсчитал, что его, Брандла и Мэнселла возраст в сумме составляет 120 лет, — слово взял Шумахер. Трудно было не заметить, что действовал он не лучшим образом, Михаэль готовился к этому моменту, как месяцами готовился к любому повороту, понимая, какие неприятности может доставить одна единственная кочка. Интервьюер предположил, что он, должно быть, не желал таким образом выигрывать чемпионат. Я немного пригладил стенограмму его высказываний и тон, в котором они были сделаны, дополнив ее лишь необходимыми пояснениями в скобках.

«Безусловно, в гонке у меня с Хиллом получился отличный поединок, и, должен сказать, он был молодцом. Мы не допускали ошибок, и те, кто это видел, наверняка получили удовольствие.

Должен отметить, по ходу сезона я делал кое-какие замечания в адрес Дэймона, что я, мол, не испытываю к нему такого же уважения, как к некоторым другим (несомненно, он имел в виду Сенну), но хочу признать, что я был неправ. То, что он показал в последних двух гонках и что показывал по ходу всего сезона, было потрясающе. Это достойный соперник, и я сожалею о том, что я себе позволил. Хочу его поздравить!

Тем не менее мои чувства в связи с чемпионатом, с победой в чемпионате… Я ведь почти выиграл его в середине сезона, но потом был отстранен от двух гонок и не мог продолжать. Я потерял массу очков и уже думал: «Теперь будет очень и очень трудно выиграть этот чемпионат». И вот оказаться здесь в роли чемпиона — это просто сказка, это… это…

Я переполнен эмоциями. Найджел об этом сегодня говорил. С этим ничего нельзя поделать. Это во мне, но я не могу это объяснить…»

Мэнселл: «Ну, дальше будет лучше…»

«Лучше будет? Я должен также сказать, что в этом году команда отработала очень здорово! Мы на сто процентов раскрыли потенциал нашей машины — не осталось никакого запаса. Как вы видели, к концу сезона делать это было сложнее и сложнее, и я хотел бы

поблагодарить всех.

Год начался очень неплохо, я имею в виду Бразилию. Неплохая гонка получилась в Аиде, а потом пришла Имола. То, что там произошло… Если до этого мне что-то и было известно о кошмарах… Все знают, какие чувства мы испытали из-за Айртона, Роланда и Карла, разбившегося в Монте-Карло.

Мне было почти ясно, что я не выиграю чемпионат — титул достанется Айртону. Но его не было с нами в последних гонках, и я хотел завоевать этот титул — для него. Он должен был стать чемпионом. Он был лучшим гонщиком, у него была лучшая машина, и все мои мысли сегодня — о нем. Непросто было говорить об этом, я не из тех, кто любит выставлять свои чувства напоказ. Но я всегда так думал, и сейчас самое время что-то сделать: подарить что-то, чего достиг я и мог достичь он, подарить это ему».

Потом настало время, прекрасное время, чтобы нахлобучить шляпу Крокодила Данди и оторваться как следует на вечеринке в честь победы в чемпионате.

На следующий день, когда Михаэль снова стал самим собой, он попал под огонь критики в связи с аварией 1994 года, и пояснил в своей спокойной, методичной манере: «Я был впереди Дэймона. Я переехал переднее колесо его машины. Это был мой поворот…»

Глава 6. «Страшно, по-настоящему страшно»

С конца марта до конца апреля 1995 года карьера Михаэля Шумахера представляла собой странный калейдоскоп из хаоса, смятения и противостояния. Временами ситуация была хуже некуда. Многих занимал вопрос: сможет ли этот тонкий юноша, подстриженный на военный манер, выдержать груз ответственности, связанный с необходимостью отстаивать свой титул?

Ответ на этот вопрос могло дать только время, ну а пока в другом лагере необъезженным оставался знаменитый Жеребец. Алези закончил чемпионат пятым с 42 очками, Бергер — шестым с 31 очком. Доля невезения, какую довелось хлебнуть Алези, сломила бы любого, но Жан упорно гнал вперед свою машину, стремясь выжать все до предела из любой модели, предоставленной ему Барнардом. Его страсть передавалась трибунам и от них возвращалась назад, к гонщику. Это был один из примеров невероятного единения, сопровождавшего Ferrari на протяжении всей ее истории. Но последним чемпионом Скудерии по-прежнему оставался Джоди Шектер, и картины из жаркой Монцы, в каждом уголке которой отдавалось эхом «Джо-ди, Джо-ди, Джо-ди!», понемногу начинали стираться из памяти.

Новую машину, Ferrari 412, Джон Барнард охарактеризовал как «довольно симпатичную, маленькую, простенькую машину, хорошую базу для работы. Алези и Бергеру она понравилась. Осталось довести до ума лишь аэродинамическую эффективность. Единственная проблема заключалась в том, что меня постоянно подгонял Монтедземоло: «Что вы собираетесь для нас сделать? Что новенького?» Я не очень-то обращал на это внимание, но они ждали от меня чуда. «Где оно, это чудо?» Они хотели получить что-то новое, необычное, и я продолжал поиск, не покладая рук».

Сезон 1995 года обещал быть интересным в связи с введением нового регламента, целью которого было вернуть в гонки истинно водительское мастерство. И когда традиционная волна перестановок в составах команд схлынула, эти ожидания только усилились. Вот как выглядели составы ведущих команд.

Компанию Шумахеру в Benetton составил очень зрелый Херберт. Это был его первый полный сезон после двух пробных гонок в Японии и Австралии в конце предыдущего чемпионата.

Ferrari: Алези, Бергер

Jordan: Баррикелло, Ирвайн

McLaren: Марк Бланделл, Мэнселл, затем Хаккинен

Williams оставила у себя Хилла, пригласив к нему в пару Култарда, а не Мэнселла, как ожидалось.

Интрига сезона, включавшего 16 гонок, прежняя: Шумахер против Хилла, часть вторая. На этот раз Benetton располагала теми же мощными моторами Renault, что и Williams.

Benetton представила свою новую машину в феврале, и Шумахер на презентации уверял, что совершенно не испытывает прессинга несмотря на то, что многие уже готовы объявить его главным фаворитом на чемпионский титул. Впрочем, гонщики всегда так говорят. Правда, Шумахер немного отступил от этого правила, отметив, что из охотника он превращается в жертву. На тестах в Ле-Кастелле Михаэль показал 1:09.01, но очень близкий результат показал и Бергер — он уступил всего девять сотых. Williams работала на тестах в Эшториле, и, когда Benetton отправилась туда же, результаты вновь оказались достаточно близкими:

Шумахер (Benetton): 1:21.30
Ирвайн (Jordan): 1:21.67
Хилл (Williams): 1:21.75
Култард (Williams): 1:21.75

Одинаковые результаты у Хилла и Култарда — не ошибка, а одна из тех потрясающих загадок, которые иногда фиксирует бесстрастная статистика. На тесты прилетел Бриаторе, и именно в этот день Шумахер показал свой лучший результат. Команда отвергла все подозрения, заявив, что речь идет об одном из невероятных совпадений, которые иногда происходят. В общем, пока ничего необычного.

Но за несколько дней до бразильского этапа, открывающего сезон, масла в огонь добавила команда McLaren, потрясшая всех заявлением о том, что дорогущий Мэнселл не влезает в кокпит дорогушей машины и потому не сможет принять участие ни в Гран-при Бразилии, ни в следующей гонке в Аргентине.

Шумахер, со своей стороны, скромно рассуждал в интервью о том, насколько чувствительным окажется возвращение в Бразилию, где гонка Формулы 1 пройдет впервые со дня гибели Сенны.

И конечно же Михаэль ждал нового поединка с Хиллом. «Я чувствую себя намного свободнее, потому что я — чемпион».

В четверг в Интерлагосе проходило взвешивание гонщиков. Согласно регламенту, действовавшему ранее, машина должна была весить не менее 515 кг. Теперь же вес машины с гонщиком должен был быть не ниже 595 кг. Правило было простое: по ходу

сезона машины будут периодически взвешиваться с добавлением к полученному результату данных о весе гонщика, зафиксированном в начале сезона (считалось, что колебания веса гонщика незначительны и ими можно пренебречь). Взвешивать гонщиков заново не предполагалось. Михаэль на весах показал 77 кг, что было несколько удивительно, учитывая, что в 1994 году его вес составлял 69 кг. Но мало ли что бывает — за 12 месяцев человек запросто может потяжелеть, как любой из нас знает по собственному опыту.

В пятницу в первый день квалификации он был шестым и гнал изо всех сил. В одном из поворотов Михаэль почувствовал «легкое движение», а в следующий поворот машина не захотела поворачивать вообще. Шумахер промахнулся мимо апекса, и машина оказалась на траве. Михаэль отреагировал инстинктивно — настолько инстинктивно, что даже не понял, как он это сделал: переключился вниз и бросил машину в занос, чтобы она ударилась в ограждения из шин боком. Шины от удара разметало во все стороны. Потрясенный Шумахер заявил, что не выйдет на старт, если не будет выявлена и устранена причина, вызвавшая происшествие. Это было сделано, но было немало опасений, что схватка года Шумахер против Хилла начнется с неявки Шумахера.

Во второй квалификации Михаэль поехал быстрее, но не настолько, чтобы обойти Хилла, завоевавшего в пятницу промежуточный поул. Шумахер лидировал со старта до своего первого пит-стопа, который он провел на 18-м круге, уступив первую позицию Хиллу, но у того на 30-м круге заклинило коробку, и Дэймон вылетел с трассы. После второго пит-стопа Шумахер уступил лидерство Култарду, вернулся на первое место, когда Дэвид ушел на дозаправку, и до финиша это положение не изменилось. Ничего особенного: очередная победа Шумахера. Не теряя ни минуты, он собирался отправиться на побережье перевести дух.

Но перед этим было еще одно взвешивание (выборочное), и весы показали 71.5 кг. Это привело к взрыву, правда, не сразу — сначала произошел другой взрыв. В течение пяти часов после гонки — Шумахер дожидался на трассе и Култард тоже — FIA объявила, что пробы топлива Elf, взятые из баков Benetton и Williams, не соответствуют контрольным образцам. Шумахер и Култард были лишены заработанных очков, команды это решение опротестовали. Пока Формула 1 переваривала эту новость, стали известны результаты взвешивания, вызвавшие естественный вопрос у любого знакомого с тайнами диетологии: каким образом Шумахеру удалось так резко сбросить вес с 77 кг в четверг до 71.5 в воскресенье? Если бы не эта проверка, в протоколы вписали бы

цифру 77. Патрик Хед, конструктор Williams, прикинул, что 5.5 кг разницы в весе дают выигрыш на дистанции примерно в 14 секунд.

В ехидных предположениях не было отбоя, но Хайнер Бикингер, PR-менеджер Шумахера, все их отмел: «Во-первых, перед гонкой в Бразилии у нас была пара дней отдыха. Мы отправились в клуб Med, знаменитый отличной французской кухней. Он любит поесть и любит хорошую кухню. Вот почему по приезде на трассу он имел пару лишних килограммов. Во-вторых, он встал на весы без своего шлема, потому что шлем прибыл только во вторник. Правда, это всего лишь несколько сот граммов. Выполняя обычную тренировочную программу, он выпил от двух до трех литров воды, а литр воды соответствует килограмму веса. Да еще соли, чтобы удержать воду в организме и сделать более жидкой кровь. За гонку он обычно теряет от одного до двух килограммов веса, а если вы за ней следили, то должны были заметить, что его машина вела себя не так хорошо, как Williams или Ferrari, и ему приходилось выкладываться больше, чем другим гонщикам».

Шумахер добавил: «Перед взвешиванием я не зашел в туалет». Неужели они всерьез надеялись, что многомиллионный мир Больших Призов в это поверит?

Герхард Бергер после Бразилии (третий в гонке с отставанием в круг, но объявленный победителем в связи с дисквапификациями) вызвал еще один всплеск эмоций, когда одна из британских газет процитировала его высказывание: «Жульничество — это жульничество». Бергер уточнил, что на самом деле он сказал «закон — это закон», что не одно и то же. Но цитата «жульничество — это жульничество» уже побудила Мишеля Бонне, главу службы маркетинга Elf, дать острый ответ: «Когда команда заявляет, что ее соперники жульничают, когда такое говорит один из ее гонщиков, — я просто в шоке!»

Отдыхая на бразильском курорте Байя, Шумахер отправился понырять на коралловый риф в восьми милях от берега. На катере остались его невеста Коринна Бетч и менеджер Вилли Вебер, а Михаэль пошел на погружение в компании с инструктором, гостиничным менеджером и своим тренером Харри Хокела. Катер снесло течением, и, когда Шумахер поднялся наверх, он его не увидел.

> «Ощущение было ужасное. Вокруг только довольно высокие волны. Сначала я покричал, чтобы мы собрались все вместе, взялись за руки и таким образом попытались добраться до катера. Но мы никуда не двигались — это

вообще было непросто, поскольку волны мотали нас туда-сюда. Я понял, что в одиночку будет легче. Открыл ремни, сбросил груз, подумал, что неплохо было бы сбросить и баллоны акваланга, но не знал, как это сделать, не потеряв при этом спасательный жилет. В общем, так и поплыл, с баллонами. Остальные трое почти сдались. Они просто лежали на воде, полагаясь на свои жилеты. Коринна увидела меня первой».

Шумахеру пришлось плыть почти час, чтобы спасти себя и своих спутников.

«Впервые в жизни я подумал, что это все, конец, — признался Михаэль, — Впервые мне стало страшно, по-настоящему страшно. Когда в Бразилии я попал в аварию из-за отказа рулевого, это меня совершенно не испугало. Такое бывает, имеет свое объяснение, с этим можно справиться. За рулем гоночной машины я чувствую себя комфортно. Там я знаю, что делаю, и ни разу не задумывался о смерти».

Аргентинский Гран-при по различным политическим и экономическим причинам не проводился с 1981 года. Квалификацию выиграл Култард, рядом встал Хилл. Шумахер разместился во втором ряду, Култард лидировал, но столкнулся с проблемами, откатился назад, справился со своими проблемами, подтянулся к Шумахеру, переиграл его на торможении и оставил позади. В момент его обгона возникло ощущение, что Шумахер уступил без особого сопротивления. Видеть такое в исполнении столь сильного и бескомпромиссного гонщика было откровением.

Хилл отлично провел гонку и победил. Вторым финишировал Алези, третьим Шумахер. Михаэль избрал тактику трех пит-стопов, объяснив это так: «Вариантов было несколько, выбор зависел от состояния шин. На первом и последнем комплекте шин я был никакой, а на втором все работало как надо, и я показал лучшее время круга в гонке. Если бы такими были все четыре комплекта, думаю, я мог победить».

Теперь за Михаэля взялась немецкая пресса, а немецкая пресса, как и немецкая полиция, в отмазки не верит. Шумахер приехал в Буэнос-Айрес и пожаловался, что «никто не хочет обсуждать отличную гонку, которую я провел в Бразилии. Они пишут о другом, и эти обвинения принять уже невозможно. Всему есть предел! Я начинаю подумывать об уходе в IndyCar. Я прикидывал такую возможность и до Бразилии, ну а уж после задумался всерьез».

В четверг после Аргентины апелляционный комитет FIA по итогам заседания в Париже принял решение вернуть Шумахеру и

Култарду бразильские очки. Менеджеры Elf не скрывали своего облегчения:

> «По итогам подробного рассмотрения технических проблем, имевших место на Гран-при Бразилии и приведших к дисквалификации Михаэля Шумахер, Benetton Renault, и Дэвида Култарда, Williams Renault, обе команды и их технический партнер Elf подтверждают, что в свете информации, которой мы располагаем, различия между контрольными образцами, имевшимися в распоряжении FIA, и образцами, взятыми из баков машин двух команд на Гран-при Бразилии, вызваны различиями в процедуре отбора.
>
> При этом процедура хроматографической экспертизы и оборудование, на котором она выполнялась, были соответствующими, а некоторые заявления, сделанные для прессы Elf и командами, основывались на информации, полученной до того, как стали известны результаты нового анализа.
>
> FIA подтвердила, что топливо, использовавшееся обеими командами, соответствует регламенту, и признала, что это топливо не давало преимущества и у команд не было намерения нарушить правила. Решение стюардов базировалось на том, что хроматограмма топлива, использованного в гонке, не соответствовала хроматограмме образца, направленного Elf».

Еще один поворот, несмотря на штраф в 200 тысяч долларов, наложенный на Benetton и Williams. Ники Лауда, в то время консультант Ferrari, сказал: «Мне трудно полностью отделить гонщика от машины. Если это новое правило, значит, оно позволяет командам строить машины, не соответствующие регламенту, и платить за победы. Это уже чистый бизнес, который со спортом не имеет ничего общего. Это все равно, что забить полгола в футболе — такое просто невозможно! Это либо гол, либо не гол. На мой взгляд, такое решение означает полное поражение FIA, которая больше не может управлять спортом». Бергер высказался изящнее, как он умеет: «Я уже ничего не понимаю. Формула 1 превратилась в анекдот».

Личный зачет:

После Аргентины	*После Парижа*
Бергер 11	Шумахер 14
Хилл 10	Хилл 10
Алези 10	Алези 8
Хаккинен 6	Култард 6
Шумахер 4	Бергер 5

Накануне гонки в Имоле появились следующие высказывания Шумахера: «Лучше бы Бергер сосредоточился на гонках, а не на том, как раскритиковать меня. Если бы он гонялся так же талантливо, как ведет свои пиар-кампании, у него было бы больше побед. Никогда не понимал, как можно праздновать такие победы (как в Бразилии), когда ты отстал на круг, а другого гонщика дисквалифицировали».

Бергер ответил на следующий день: «Я никогда не критиковал Шумахера. Я критиковал только решение (вернуть ему очки). На его сердитое настроение мне плевать. Победителем меня объявили стюарды, так что «у меня были все основания открыть бутылку шампанского».

Герхард также добавил, возвращаясь к подиуму Гран-при Сан-Марино 1994 года, гонки, которую выиграл Шумахер, когда ее возобновили после гибели Сенны: «Не понимаю, как некоторые могут скакать, празднуя победу в гонке, когда погиб один из твоих коллег». Бергер описал эти прыжки, как клоунаду, припомнив и брызги шампанского. Шумахер не заставил себя долго ждать с ответом: «У Бергера короткая память. Во-первых, шампанского не было. Во-вторых, о гибели Сенны стало известно позже».

Перед гонкой в Имоле Шумахер и Бергер встретились в тренажерном зале в Монте-Карло и разобрались в претензиях друг к другу.

В Имоле президент FIA Макс Мосли дал пресс-конференцию, в ходе которой предостерег Шумахера: «Полагаю, вызывает сожаление тот факт, что чемпион мира оказывается в центре недоразумения относительно того, сколько он должен и сколько не должен весить в любой момент гоночного уик-энда. Это плохо отражается на спорте и демонстрирует недостаточную зрелость. Нет ничего удивительного, когда человек за год теряет вес, тем более если взвешиваться больше не нужно, а тренировки идут постоянно. Удивительно то, что такой вес можно потерять за три дня. Очень жаль, что предметом публичного обсуждения стало, сколько воды он выпил, сходил ли в туалет и сколько весит его шлем. Очень жаль, что он не позаботился о том, чтобы такого не случилось».

Шумахер ответил и на это. В Имоле он встретился с Мосли,

«Я сказал ему, что в будущем было бы неплохо, если бы он для начала обсуждал (подобные вещи) со мной и мог судить о них, опираясь на факты».

Шумахер завоевал поул, хотя из-за воспоминаний о прошлогодней трагедии признавал, что предпочел бы гоняться на какой-нибудь другой трассе. Борьба за поул разрешилась уже в пятницу, потому что в субботу было очень жарко и улучшить результаты оказалось невозможно.

Утром в день гонки прошел дождь, и те, кто расположился в первых рядах, остановили свой выбор на дождевой резине. Шумахер стартовал мощно, блестяще. Бергер сел ему на хвост. Михаэль был уверен, что сможет удержать Бергера под контролем. Между тем трасса быстро подсыхала, и уже на пятом круге Герхард сменил дождевую резину на слики, оставив Михаэля лидировать с отрывом в 2.1 секунды перед Култардом.

Михаэль провел пит-стоп на 10-м круге и в гонку вернулся третьим вслед за Култардом и Бергером. На подходе к острому левому виражу Piratella он потерял контроль над своим автомобилем. Benetton вылетел с трассы, ударился об ограждения, отлетел на траву, крутанулся, взлетев в воздух, и закончил свой полет в заграждении из шин. Шумахер быстро выскочил из машины и бегом покинул место происшествия. «После смены шин я почувствовал, что задок ведет себя нестабильно. Непонятно, почему я вылетел, с этим еще надо разобраться. Я испугался, потому что это очень быстрый участок трассы, и мне казалось, вращение никогда не прекратится». Хилл победил и набрал уже 20 очков против 14 у Шумахера.

Одно было ясно: шасси Benetton было не так хорошо, как у Williams, и недостатки машины восполнять приходилось Михаэлю. Неясно другое. Не стало ли это следствием накопившегося стресса и почти ежедневных разбирательств? Пат Симондс, в то время гоночный инженер Шумахера, охотно соглашается: «Михаэлю было отлично известно, что если ты выходишь на старт за рулем машины, не позволяющей бороться за победу, но позволяющей финишировать вторым, значит, нужно заработать эти шесть очков, в конце сезона они могут пригодиться. Возможно, ошибку допустил Михаэль — все мы люди! Но если это так, не думаю, что ошибка — следствие напряжения. Не в правилах Михаэля лидировать в гонке, а потом похоронить все надежды в отбойнике».

В Испании Шумахер сам ответил на все вопросы, но сначала о нем высказался Хилл: «Я знаю, он несколько заносчив, но не думаю, что на него совсем не действует критика. На взвешивании в Бразилии он явно нарушил регламент, а для чемпиона такое

поведение странно. Кроме того, он допускает ошибки, а это признак перенапряжения».

Что ответил Шумахер? Он выложился, но в субботу взял поул (1:21.45 против 1:22.05 у Алези; Хилл был пятым — 1:22.34), а в гонке, не считая пит-стопов, лидировал от старта до финиша, не допустив даже намека на ошибку. Хилл с огромным отставание шел вторым, пока на последнем круге на его Williams не упало давление в системе гидравлики, и финишировал четвертым. Михаэль вышел в лидеры в личном зачете — 24:23.

В Монако Хилл вырвал у Шумахера поул. Их разделили 0.79 секунды, но куда важнее было первым войти в первый поворот — это удалось сделать Хиллу. Шумахер долго его прессинговал, затем начал отставать, вероятно, смирившись с перспективой заработать только 6 очков по итогам небольшого воскресного променада по улицам Монте-Карло. Затем Хилл, избравший тактику двух пит-стопов, отправился на дозаправку и замену резины. Теперь очередь была за Шумахером, он мог последовать за Дэймоном на любом круге. Его действия? Михаэль решил создать запас времени перед своей дозаправкой, и было увлекательно наблюдать за тем, как акулоносый Benetton вьется между стальных рельсов, скачет на ухабах, которые только и ждут своей жертвы, и этой жертвой было время: Михаэль секунда за секундой отыгрывал у Хилла преимущество. Круг, другой, третий — а он все не сворачивал в боксы.

И тогда стала понятной тактика, избранная Шумахером. Михаэль решил пройти дистанцию с одним-единственным пит-стопом, и в этом случае, если бы ему удалось удержать высокий темп, Хилл должен был понести потери, отыграть которые было бы уже невозможно, — время, необходимое для его второго пит-стопа. Михаэль сделал все как надо и победил с отрывом в 35 секунд. Приятная воскресная прогулка? А еще приятнее положение в чемпионате: 34:29. Хилл начал отставать.

Еще больше Хилл мог отстать в Канаде. Михаэль стартовал с поула и лидировал с комфортным отрывом, пока Хилл разбирался с гонщиками Ferrari. Он им уступил, а затем, после 50 кругов, на его Williams отказал гидронасос. Когда Дэймон покидал кокпит своей машины, весь его вид выражал крайнюю ярость. Он шел в тот момент третьим, а значит, потерял 4 очка. Впрочем, на 57-м круге он наверняка испытал некоторое облегчение, когда Михаэль дотянул до боксов с заклинившей третьей передачей. Ему поменяли руль (с рычагами переключения передач), и Михаэль успел прорваться с седьмого места на пятое, заработав два очка, 36:29 в пользу Шумахера.

До отказа техники, с которым ничего нельзя было поделать,

Михаэль в Монреале действовал просто безупречно. Это одна из характерных его особенностей. Другая проявилась в Монако. Оказывается, он был способен не только попадать в скандальные истории и зарабатывать штрафы. Это был еще и великолепный гонщик, который словно говорил соперникам: «Учитесь, пока есть возможность!»

Ситуация в чемпионате все больше и больше складывалась в пользу Шумахера, и в Монреале Хилл ничего не мог с этим поделать. Гран-при Франции, состоявшийся три недели спустя, подтвердил тот же тренд. Хилл стартовал с поула, а исход гонки решила тактика, в которой Benetton не знал себе равных. Дэймон лидировал. Михаэль висел на нем настолько плотно, что в какой-то момент едва не врезался, когда Хилл обходил кого-то из круговых. «Ух, как я зол!» — словно хотел показать Шумахер. Он первым ушел на пит-стоп, а вернувшись, показал лучшее время круга. Хиллу между тем до своего пит-стопа предстояло разобраться еще с тремя круговыми. Вот так и вышло, что, несмотря не секундное преимущество в чистой скорости, на трассу он вернулся в восьми секундах позади Михаэля. Битва была проиграна!

Ну а что там Херберт? Как справлялся он с бременем сравнения? 12 очков, шестое место в личном зачете.

За 20 кругов до финиша Гран-при Великобритании, когда все пит-стопы были отработаны. Шумахер шел первым. Хилл на свежей резине пытался его догнать. Хилл торопился, прекрасно понимая, что свежие шины недолго обеспечивают преимущество. Это знал Хилл, это знал Шумахер. Разрыв между ними составлял 2,3 секунды. Для того чтобы его сохранить и продержать Хилла на дистанции, пока шины не начнут сдавать. Михаэль гнал так резко, что временами блокировал на торможении передние колеса. Разрыв сокращался: сначала до 13 секунды, затем, спустя три круга, всего 0.4. Это была невероятно напряженная гонка — и в психологическом, и в физическом смысле.

Шумахер и Хилл подлетали к Комплексу — связке, которая начиналась сразу под мостом — направо, затем налево, налево и вновь направо — и выводила на главную прямую. Выскочив из-под моста, Шумахер зашел широковато, выровнял машину, но открыл щель сбоку — и Хилл ее почувствовал. Дэймон тут же нырнул в эту щель, а Шумахер в этот момент начал поворот. Столкновение, вылет… Любое происшествие можно рассматривать с двух точек зрения. Замедленные повторы могут помочь в чем-то разобраться, но вряд ли анализ тех, кто смотрит это задним числом, можно принимать всерьез. Как бы то ни было, но даже с учетом небольшой ошибки Шумахера, открывшего

поворот, Хилл был слишком далеко, чтобы претендовать на этот поворот.

Дальнейшее легко предугадать. Немецкое телевидение взяло Шумахера в клещи, и он дал интервью: каменное лицо, суженные зрачки, взгляд направлен куда-то далеко. Быть может, на трассу, где Херберт выигрывал гонку? Джонни не скрывал своего восторга по этому поводу, и Шумахер подошел, улыбаясь, чтобы поздравить напарника. Хилл, окруженный микрофонами и диктофонами, давал свою оценку произошедшего: «Мне показалось, что у меня появилась возможность, но, боюсь, Михаэль самый жесткий из тех, кого приходится обгонять».

Точка зрения Шумахера: «На мой взгляд, делать то, что сделал Хилл, было совершенно не обязательно. Для него там просто не было места».

Накануне гонки в Хоккенхайме, один из британских таблоидов озаботился безопасностью Хилла. Поговаривали, что годом ранее Дэймону угрожали. Шумахер сказал на это: «Я взываю к справедливости. Не считаю, что Хилл намеренно хотел меня вынести (в Сильерстоуне), хотя и не могу понять его маневр. Мне по-прежнему не по себе (из-за угроз). Мы тут занимаемся спортом. Британские болельщики всегда относились ко мне справедливо, и я ожидаю такого же отношения немцев к Дэймону».

Хиллу хватило проблем и без этого. Лидируя, он вылетел с трассы уже после первого круга, а Шумахер без помех прошествовал к финишу. Шумахер — 56, Хилл — 35.

Вскоре после Хоккенхайма случилось неизбежное, Ferrari предложила Михаэлю Шумахеру 25-миллионный контракт на укрощение ее Жеребца. Он ответил «да». Вот так просто все и решилось!

Об остальном рассказал Барнард: «Это один из тех случаев, когда ты знаешь, что он тебе нужен — он всем нужен с его ослепительной скоростью, — но как его заполучить? Я тогда работал у них и имел достаточно прочные позиции, чтобы настаивать на этом. Он был заинтересован в работе со мной, и в Ferrari были запущены кое-какие программы. Он сразу вышел на уровень ди Монтедземоло, он вышел напрямую на Аньелли[5]. Он не хотел оказаться в ситуации, когда через год сменится президент, а это могло произойти запросто. Он и его люди ясно дали понять серьезность его намерений».

Идея заключалась в том, что союз гонщика и конструктора способен творить чудеса. Барнард настаивал: гонщик такого уровня не решится на переход, если не будет уверен в своей возможности как-то влиять на работу команды. Барнард опирался

на факты, а не на предположения, когда утверждал, что, несмотря на отсутствие опыта совместной работы, «у Михаэля было множество случаев убедиться в том, на что я способен, — он пришел в Benetton после того, как там поработал я, — и у меня был очень неплохой послужной список. Я думаю, он хотел поработать со мной. Это было поначалу даже записано в его контракте». Если уходит Барнард — должен уйти и Шумахер.

> «Ощущение было странное, потому что многие из тех, кто беседовал со мной, говорили: «Если ты с ним сработаешься, если вы с ним действительно добьетесь хороших результатов, то пределов вашим возможностям не будет». Это была правда, но оставалась одна проблема, и люди о ней не знали. Я вовсе не собирался постоянно торчать на гоночных трассах, работая на одного-единственного гонщика. Как всем известно, я живу в Гилдфорде и не имею ни малейшего желания покидать свой город».

В Венгрии под занавес гонки отказал бензонасос. Шумахер в тот момент шел вторым вслед за Хиллом. Итог — дубль Williams. Счет 56:45.

Развязка откладывалась. В Спа, где погода традиционно меняется чуть ли не ежечасно, Шумахер был в квалификации лишь 16-м (всего во второй раз за всю свою карьеру уступил в квалификации напарнику). Расклад перед стартом занимательный: Бергер и Алези в первом ряду. Хилл восьмой, а Шумахер стоит еще дальше. Хиллу понадобились 14 кругов, чтобы выйти в лидеры, но уже через круг у него за спиной появился Шумахер. Когда Дэймон ушел на пит-стоп, Михаэль повел гонку. Шумахер сделал весьма рискованную ставку: на влажной трассе оставался на сликах, чтобы получить решающее преимущество перед Хиллом, — он не забыл, как то же самое в 1992 году сделал Сенна. В какой-то момент Хилл на дождевой резине плотно насел сзади, но Шумахер переиграл его на торможении в «Ле Комб». Комментируя эту гонку, другой пилот Формулы 1, Бертран Гашо, сказал так: «В мире есть только две ситуации, в которых не хотелось бы оказаться никому: выйти на ринг против Майка Тайсона и вести гонку против Шумахера». Дэймон Хилл на дождевой резине выглядел довольно глупо, не будучи в состоянии опередить на мокрой трассе машину на сликах. Однако Шумахеру пришлось приложить все силы для того, чтобы удержать соперника позади. Иногда, ясно понимая несопоставимость возможностей двух машин, обутых в разную резину на различных участках трассы, Михаэль перегибал палку с

обороной. Смещения поперек траектории движения машины соперника, раз, другой, третий! Кому такое понравится!

По мнению Williams, некоторые приемы, использованные Шумахером в поединке с Хиллом, не только вызывали вопросы, но и заслуживали протеста. Шумахер получил отложенную дисквалификацию на одну гонку с отсрочкой на четыре Гран-при, но заявил, что собирается опротестовать решение стюардов. Однако поразмыслив, делать этого не стал. Если бы его протест был отклонен, наказание могло быть ужесточено.

Между тем Бергер подписал на 1996 год контракт с Benetton, утверждая, что проблема не в том, что Шумахер переходит в Ferrari: «Дело совсем не в этом. Это решение вообще ни с кем ни связано. В расчет я принимал только одно обстоятельство — мотор». Вслед за ним в Benetton переходил и Алези.

В августе Михаэль женился на Коринне — церемония состоялась в окрестностях Бонна.

24-й круг в Монце принес очередное обострение. Это был уик-энд, полный скрытых подтекстов. Шумахера должны были принимать как нового Мессию, пришествие которого во имя спасения Ferrari ожидалось в 1996 году. Алези должен был признаться в решении покинуть Ferrari, чтобы составить компанию Бергеру в Benetton.

Паддок в Монце напоминает крепость, осажденную живописной толпой болельщиков. Они плотно окружают ворота в надежде хотя бы мельком увидеть кого-нибудь из гонщиков, лучше всего одного из тех, кто выступает в Ferrari. Гонщикам приходится прибегать к разнообразным уловкам, чтобы не быть узнанными и как можно скорее проскочить за крепостные ворота. Алези презрел все эти меры предосторожности и прибыл на автодром на мотороллере со своей подружкой на заднем сиденье: его можно было не только увидеть — к нему можно было прикоснуться! Толпа, несколько лет назад скандировавшая «Джо-ди. Джо-ди!», тут же завелась: «А-ле-зи! А-ле-зи!»

Шумахер пожаловал на трассу в авто, защищенном, как уверял один источник, «полицейским эскортом при полном вооружении», и кое-кто из толпы наградил его непристойными комментариями. Тиффози, преданные поклонники, всегда предпочитали эмоции соображениям здравого смысла.

Они готовы были носить на руках Лауду за его героизм и его титулы, а в 1977-м пытались забросать его гнилыми фруктами за то, что он решил уйти из Ferrari. Они кидали камни в Алена Проста и бросали солому на трассу, когда он работал на тестах, и все потому, что его Renault оказался лучше Ferrari. И они же восторженно приветствовали Рене Арну, летящего к победе на

Гран-при Италии 1982 года за рулем Renault, потому что в следующем сезоне он переходил в Ferrari! Они освистали Риккардо Патрезе, своего соотечественника, который в 1983 году, лидируя на Гран-при Сан-Марино, вылетел с трассы, открыв дорогу к победе встреченному овацией французу Патрику Тамбэ, ведь тот выступал за Ferrari. Нелюбовь к Просту была столь сильна, что тогда же, в 1983-м он прибыл на трассу в сопровождении горилл из охраны президента Франции. Семь лет спустя, когда Алена пригласили укрощать Жеребца, тиффози благоговели перед ним.

Так это выглядит! Реакцию тиффози можно считать эмоциональной, непостоянной, но в проявлении своих эмоций они едины. Пока ты с Ferrari, их уважение тебе гарантировано, но они не переваривают людей, «разбивающих их сердца», как деликатно выразился однажды итальянский журналист Пино Альеви. Ну а любой соперник Ferrari воспринимается просто как враг.

Это отлично понимал Марио Андретти, когда принял приглашение заменить в Монце в 1982 году за рулем Ferrari травмированного Дидье Пирони. До этого за рулем Ferrari он выступал лет десять назад, а в последнее время основным местом его работы стали гонки Indy. Он надел бейсболку Ferrari, уже когда сходил с борта самолета в Милане. Это означало: я знаю, чего вы от меня ждете, и хочу вам это продемонстрировать. Это означало: я пришел, чтобы выразить вашу страсть. Его появление вызвало настоящую истерию!

Шумахер мог запросто утихомирить своих итальянских недругов, победив за рулем Ferrari, — и все это понимали. Но ему трудно было найти местечко в потаенных уголках итальянской души, потому что ведущим принципом его жизни, помыслов, карьеры был рационализм. Те, кому были отданы сердца итальянских тиффози, — Вильнёв, возможно, Арну, определенно Алези, возможно, Мэнселл, — каждым из них двигала страсть, искреннее стремление к победе за рулем алых машин вопреки всем превратностям судьбы. Для тиффози было важно не столько то, побеждал гонщик или проигрывал, сколько то, как он это делал, о чем думал, что переживал в эти моменты!

На Гран-при Италии лидировал Бергер, которого преследовали Шумахер и Хилл. В начале 24-го круга длинная процессия пересекала финишный створ: Бергер, за ним отстающий на круг Таки Инуе (Arrows), еще один круговой Жан-Кристоф Буйон (Sauber), Шумахер, Хилл, Алези. На подходе к первой шикане Буйон чуть сместился в сторону, открывая дорогу для обгона Шумахеру, Хиллу и Алези. Они проскочили шикану

четко, без проблем, вплотную друг за другом. Дальше был некогда грозный вираж под названием «Курва Гранде», с обеих сторон окаймленный деревьями. Инуе принял вправо, к внутренней бровке, Шумахер прошел его без помех, а Хилл уперся в японского гонщика.

В месте, где трасса на выходе из виража распрямляется, чтобы выстрелить ко второй шикане, Инуе неожиданно метнулся влево. Позже он оправдывался тем, что не видел позади себя Хилла и совершил маневр, потому что точка торможения «была уже очень близко». Он опасался, что если остаться в аэродинамическом мешке Benetton Шумахера, в момент торможения не сработает как надо аэродинамика его собственной машины. На подходе ко второй шикане (связка левого и правого поворотов) Шумахер расположился справа, а прямо позади него неожиданно для себя, когда Инуе метнулся в сторону, оказался Хилл. Williams поддел Benetton — и обе машины оказались за пределами трассы, живо напомнив похожую сцену из Силверстоуна.

Когда пыль улеглась, Шумахер выскочил из кокпита и бросился разбираться с Хиллом, все еще сидевшим в своей машине. Михаэля перехватили маршалы, и он, подчиняясь их воле, покинул место происшествия, недоуменно качая головой. По предшествовавшей этому жестикуляции было очевидно, насколько немец был зол. Хилл заявил, что Инуе «нельзя было давать лицензию. Он дважды сменил траекторию прямо передо мной, Шумахера пропустил, а меня сначала заблокировал, а потом ушел в сторону».

В горячке послегоночных споров было высказано предположение, будто Шумахер входил в шикану медленнее, чем обычно, чтобы столкнуть Хилла и Алези. Benetton опровергла эти предположения, представив телеметрию, по которой было видно, что в момент столкновения Михаэль двигался даже чуть быстрее, чем на двух предыдущих кругах, а на тормоза встал на 8 метров дальше.

Победил Джонни Херберт.

В Португалии гонку выиграл Култард, вместе с которым на подиум поднялись Шумахер и Хилл. Причем второе место Михаэля в общем зачете гонки не смазало впечатления от локальной победы: всю гонку он плотно боролся с Хиллом и прошел его дерзкой атакой в шикане. Затем, на Гран-при Европы, проходившем на Нюрбургринге в условиях переменной погоды, Михаэль практически обеспечил себе второй чемпионский титул и блеснул таким изумительным мастерством, такой отвагой, такой мощью, словно давал понять: свершается историческое

событие. Алези вел гонку, Шумахер боролся с Хиллом и Култардом и остальными. Планомерно разобравшись с каждым из соперников и выйдя на второе место. Шумахер до заключительного пит-стопа имел 16 кругов, чтобы отыграть 24 секунды отставания от Алези. Он пустил в дело все свое мастерство, всю свою энергию и страсть, достал Алези — маленькая красная машинка казалась еще меньше, чем обычно, перед лицом накатывавшего сзади остроносого Benetton, и прошел его в тесной шикане, куда они вошли вдвоем, едва не касаясь друг друга колесами. Это был один из величайших обгонов! Что же до Хилла, то ему не хватило скорости и удачи, а под конец, уже отставая от Шумахера, он поскользнулся на бордюре и конец гонки досматривал с маршальского поста. При этом англичанин, которому, возможно, повезло увидеть со стороны больше, чем многим его коллегам из кокпитов, во время круга почета проводил победителя аплодисментами!

В Аиде на Тихоокеанском Гран-при Михаэлю достаточно было третьего места, чтобы выиграть чемпионат, но он выиграл гонку, а третьим финишировал Хилл. Было бы странно, если бы все так и закончилось, поэтому без споров опять не обошлось. Шумахер обвинил Хилла в преднамеренной блокировке, и Хиллу пришлось оправдываться.

Под занавес сезона Шумахер выиграл и Гран-при Японии на Сузуке, повторив рекорд Найджела Мэнселла по количеству побед, одержанных за сезон. — 9. В Аделаиде же он столкнулся с Алези — и последнее слово в сезоне осталось за Дэймоном Хиллом: он финишировал в двух кругах впереди от ближайшего преследователя.

Глава 7. Родео

Ноябрьское утро. Михаэль Шумахер направляется из Ниццы в Болонью на собственном Citation 2 в компании Коринны и своих друзей. Двухмоторный реактивный самолет стоимостью 1.9 миллиона долларов вмещает восьмерых пассажиров. За штурвалом личный пилот Шумахера, американец, которого зовут Роджер Джадоне. Коринна и ее подруга остаются в городе пройтись по магазинам, пока Вилли Вебер везет Шумахера в Маранелло, что в 40 километрах к северо-западу от Болоньи.

Они направляются на базу Ferrari, где у Шумахера запланирован обед с его новым напарником Эдди Ирвайном и Лукой ди Монтедземоло. Ирвайн подписал контракт, который жестко обязывает его помогать Шумахеру, а не соперничать с ним. Компенсация за эти услуги выражается в кругленькой сумме с большим количеством нулей. «Уверяю вас, Ирвайн был очень доволен своим положением. — говорит Джон Барнард. — Я участвовал в дискуссии на тему, кого пригласить в качестве второго гонщика».

Шумахер так увлекся беседой с инженерами, что на 90 минут задержал пресс-конференцию. Жан Тодт представил журналистам обоих гонщиков. Михаэль был одет в джинсы и приталенную куртку, Ирвайн — в жакет свободного покроя.

В одном из отчетов, написанных Пино Альеви (если быть точным, он написал этот отчет в соавторстве с другим журналистом), есть такой текст: «Насколько нам известно, обстановка в команде выжидательная, но теплой ее не назовешь». Я попросил Альеви пояснить этот комментарий. Он ответил, что таким было первоначальное впечатление от прихода Шумахера: «Мы ведь совершенно его не знали».

Найджел Степни, старший механик Ferrari, помнит первый визит Шумахера на базу для подгонки сиденья. Сгепни всю свою жизнь отработал в Формуле 1, обслуживал в Lotus Айртона Сенну, так что удивить его чем-то довольно трудно. «До того дня я не был знаком с Шумахером, — рассказывает Степни, — Он впервые пожаловал в Маранелло. В ноябре мы готовили его к тестам. Я и несколько парней, инженеры и все прочие, занимались подгонкой сиденья. Мои первые впечатления? Извольте: совершенно типичный немец. Я сказал «типичный немец», потому что он выглядел свежим, сдержанным, чистым, опрятным — безупречный внешний вид — и вызывал уважение. Он был в отличной форме и наполнен исключительным — даже для одного из ведущих гонщиков мира — энтузиазмом».

Настоящая работа началась в другой день ноября 1995-го, когда Михаэль приехал во Фьорано, чтобы впервые опробовать Ferrari. Он был в белом комбинезоне, без спонсорских логотипов. Михаэль уже практически перешел в Ferrari, а Алези с Бергером в Benetton, но стандартные контракты с гонщиками рассчитаны до самого конца декабря. Был найден компромисс, Шумахер получил возможность потренироваться в Ferrari, а его предшественники — в Benetton. Ну а для того, чтобы избежать кошмара разбирательств по поводу еще действующих спонсорских контрактов, все трое одели нейтральную форму.

Был прохладный полдень. На заборах по всему периметру автодрома Фьорано повисли тиффози, не желавшие пропустить этот исторический момент: первые тесты Шумахера за рулем алого болида. Их было около 2000, Шумахер признался, что при виде такого количества зрителей его захлестнули эмоции. Но мир, как известно, несовершенен. Михаэль проехал всего один круг, после чего его надолго задержали в боксе проблемы с приводом. Ремонт занял немало времени, и, когда Михаэль вернулся на трассу, чтобы проехать еще 16 осторожных кругов, на асфальт уже упали вечерние тени.

Он не спешил гнать с самого начала, и это была интересная новость, ведь, согласно здешней легенде, каждый новый лидер Ferrari должен побить рекорд трассы. Шумахер явно не видел необходимости поддерживать этот миф. «Я лишь хотел привыкнуть к машине», — сказал он, прежде чем перейти к обязательной программе с выражениями гордости от пребывания в команде, с уверениями в энтузиазме, с которым он намерен работать, и в том, что свое дело он обязательно сделает («работы по горло, но я настроен оптимистично»). Он пояснил, что в 1996-м намерен бороться за победы в гонках, а за титул — только в 1997-м. Это был стандартный текст, каким обычно наполнены официальные пресс-релизы.

Затем были тесты в Эшториле, и к концу первого дня заморосило. Шумахер выехал на трассу, покуролесил немного, после чего заявил, что Ferrari — лучшая машина из тех, какими ему когда-либо доводилось управлять на мокрой трассе. По ходу этих четырехдневных тестов он, наконец, пустил своего Жеребца во весь опор и показал результат, близкий к лучшему (Жак Вильнёв на Williams Renault — 1:20.94, Шумахер — 1:21.20).

В общем, Эшторил порадовал, но и вскрыл потенциально серьезную проблему. «До этого я с ним не говорил, ни разу не говорил, — вспоминает Барнард, — Мы привезли на тесты две машины. Одну с двенадцатицилиндровым двигателем, ту, что была у нас в гонках, другую — прототип с десятицилиндровым

мотором. Мы доводили его до ума. Когда пришел Шумахер и сел на двенадцатицилиндровую машину, он конечно же сразу поехал быстрее, чем Алези и Бергер. Он шел на уровне с гонщиками, тестировавшими в Эшториле новые модели. Он сказал: «Мне нравится эта маленькая симпатичная машинка. Если бы я гонялся на ней в чемпионате, то без труда завоевал бы титул». Так он и сказал. И мы подумали: «Черт, это что-то новенькое».

Получалась интересная вещь. На протяжении всего сезона мы бились с этой двенадцатицилиндровой машиной, которую отличали чрезмерные внутренние трения. Из-за этих трений наши гонщики не могли вести машину плавно. Стоило отпустить газ, и тут же следовала реакция от двигателя, да такая мощная, что это отражалось на поведении всей машины. Нарушался баланс. Мы мучились с этим на протяжении всего сезона. Шумахер работал с машиной иначе, и у меня впервые появился случай разобраться, насколько иначе. Мы думали: отлично, сейчас он сядет в десятицилиндровую машину и поедет еще быстрее, потому что реакция от ее двигателя была куда менее заметна. Можно было смело бросать газ, никаких последствий для баланса это не имело и так далее, и так далее. Кроме того, на задок приходился меньший вес (десятицилиндровый двигатель был легче), и это тоже должно было положительно отразиться на управляемости.

Оказалось, это не так. Шумахер отдал предпочтение модели «12», потому что он вел ее, работая газом, а как ему это удавалось, я понять не мог, пока не увидел сам. Он так настраивал передок, чтобы тот ввинчивался в поворот, словно карт: одно движение рулем — и машина пошла куда надо. При этом он удерживал машину в сбалансированном состоянии, работая газом от входа до выхода, так что ему важна была возможность эффективно тормозить двигателем — это позволяло контролировать поведение машины».

Он играл педалью газа! Можно было слышать, как он это делает — совсем как Сенна когда-то. Торможение двигателем позволяло переключать передачи вниз, не трогая педали газа, чувствуя, как двигатель замедляет машину.

> «Другие говорили: «Боже, я не могу так ехать. Всякий раз, когда я отпускаю газ, она вытворяет то-то и то-то». И мы без конца меняли стратегии, настраивали электронику и делали еще бог знает что! А тут приходит Шумахер и говорит «Во, мне это нравится!».

Поскольку все это имеет непосредственную проекцию на будущее, я прерву монолог Барнарда и попробую оценить это будущее в первом приближении. Шумахер предпочитает

настраивать свои машины несколько нестандартно, так, чтобы они могли резко входить в повороты. «Думаю, главное мое преимущество заключается в способности постоянно чувствовать предел. Благодаря этому чувству я могу постоянно вести машину на самой грани. Вероятно, это и отличает мой стиль».

В дополнение к этому он объяснил, что таким искусством на входе в поворот может обладать любой гонщик, а вот в средней части поворота или на выходе — не каждый. «Я умею сохранять контроль над машиной в каждой точке поворота».

Вот этого и не мог понять Барнард: «В тот раз (в Эшториле) мы уже вывели на трассу десятицилиндровый мотор, и это в любом случае было верным решением, потому что с таким двигателем можно было стыковать семискоростную коробку передач. Шумахер хотел, чтобы возможность тормозить двигателем осталась, а для этого ему нужно было входить в поворот на более высокой передаче. Он сказал: «Мне нужна семискоростная коробка, потому что я хочу иметь более широкий и точный выбор передачи в повороте и при этом сохранять возможность подтормаживать двигателем. Если двигатель будет крутиться на более высоких оборотах, я смогу больше использовать его для торможения», потому что внутренние трения меньше. Кроме того, чем выше обороты на выходе из поворота, тем ближе пиковые значения мощности».

Искусство гонок Гран-при — это искусство находить тут и там крошечное преимущество, получая в сумме заметный выигрыш.

«Что мне по-настоящему мешало понять его, — продолжает Барнард со свойственной ему откровенностью, — так это мой опыт работы с парнями вроде Алена Проста, Ники Лауды и Джона Уотсона. Их кредо было: чтобы машина шла быстро, нужно, чтобы как следует работал ее задок. Другими словами, основная аэродинамическая нагрузка должна приходиться на задние колеса, и тогда передними можно будет делать что угодно. Пожелания Проста были полностью противоположны тому, о чем просил Шумахер, и, на мой взгляд, Прост был прав, потому что машина идет быстро, когда она хорошо держит трассу, хорошо разгоняется и так далее. Разве можно недооценивать способности Проста! Джон Уотсон, бывало, говорил мне: «Слушай, мне нужно, чтобы у машины работал задок. Я хочу, чтобы задок был словно прибит к трассе — в этом случае я совершенно не беспокоюсь о поведении машины. Тогда я могу бросать ее в поворот».

Было очень, очень непросто заставить машину работать, как хотел Михаэль, и мне не повезло с Шумахером именно в том, что я хотел попытаться решить эту задачу. В известном смысле

именно поэтому мы и потерпели поражение, когда решили сделать так, как понимал я: разгрузить задок, уменьшить прижимную силу на передке, сделать побольше механическую прижимную силу… Я прикидывал так: он достаточно хорош, у него отличная реакция, природный дар. У него было все, что нужно, но, кроме того, у него был немецкий мозг. Это означает, что он ни за что и никогда даже не попытается принять другую точку зрения. Вот тогда я и подумал: черт знает что такое! Такая вот у нас возникла проблема. Причем еще до начала чемпионата 1996 года».

Масштаб проблемы поясняет Степни: «Михаэль ведет гоночную машину словно карт. Он очень много тренируется на карте на своей трассе в Керпене и не только там. Есть такое местечко Вентимилья у самой границы Италии и Монако, я знаю парня, который заправляет тамошней трассой. Михаэль очень много там тренировался. Он приезжал туда с друзьями, привозил два-три карта. Все гонщики занимаются физподготовкой, чтобы держать себя в форме, но он по-прежнему тренируется на карте. Не думаю, что найдется еще кто-то, кто готовится также. Он не утратил страсти к этому, и, на мой взгляд, именно это его и отличает от других, помогает держать себя в тонусе, постоянно атаковать. Уж не знаю, как это объяснить, но что-то в этом есть. Для поддержания физической формы это тоже неплохо. Мало кого еще могу припомнить из гонщиков, кто вот так же постоянно занимается картингом».

Новый Ferrari F310 был представлен в середине февраля. Презентация — всегда ритуал. В исполнении Ferrari — тем более. Но звуки фанфар и торжественные речи не могли заглушить старый вопрос: ну в этом-то году мы наконец победим? Ди Монтедземоло справился с этой темой весьма дипломатично: «Ferrari прошла долгий путь, но сегодня у меня есть все основания для оптимизма».

Однако на смену ритуалам пришла реальность первой гонки сезона. Это был Гран-при Австралии, который состоялся 10 марта в Мельбурне. Между прочим, в 1996 году уик-энды тоже проводились по давно заданному ритуалу. В пятницу с 11.00 до 12.00 тренировки, затем с 13.00 до 14.00 первая квалификация. Суббота: тренировки с 9.00 до 9.45 и с 10.15 до 11.00, затем с 13.00 до 14.00 вторая квалификация. Воскресенье: с 8.30 до 9.00 разминка и в 13.00 старт гонки.

Составы ведущих команд:

Benetton: Алези и Бергер

Ferrari: Шумахер и Ирвайн

Jordan: Баррикелло и Брандл

McLaren: Хаккинен и Култард
Williams: Хилл и Вильнёв

По итогам квалификации Шумахер получил место во втором ряду (позади Ирвайна) и после рестарта (на первом круге в серьезную аварию угодил Брандл) шел четвертым. Лидировал Вильнёв, которого преследовали Хилл и Ирвайн. Эдди исполнил свои контрактные обязательства и посторонился, пропуская Михаэля вперед. Шумахеру удалось подтянуться к Хиллу на расстояние в 0.74 секунды, но было видно, насколько нестабильно в руках своего наездника ведет себя Ferrari. Прошло 11 кругов — и положение в группе лидеров не изменилось. На 20-м круге Шумахер свернул на пит-стоп, после чего вернулся в гонку четвертым.

Прервемся в этом месте еще раз. С 1995 года команды были обязаны проводить как минимум один пит-стоп. К чему это приводило, объясняет Степни:

> «Отныне команды находились в состоянии огромного стресса. Теперь они соперничали друг с другом не только на трассе, но и на пит-стопах. Выиграть или проиграть гонку можно было в боксах. Никогда еще стратегия пит-стопов не играла столь важной роли».

Ранний пит-стоп, проведенный Михаэлем в Мельбурне, свидетельствовал о том, что он идет с двумя дозаправками. Гонщики Williams сворачивать в боксы не спешили, и это означало, что Шумахер идет с полупустым баком, а значит, может держать темп соперников, только когда его Ferrari облегчен до предела.

Но это сейчас и не важно. Стали «уходить» тормоза, и на 32-м круге Михаэль вновь заехал в боксы посмотреть, нельзя ли чего-нибудь с этим сделать. Он сидел в кокпите, объясняя, что не так, а вокруг суетились механики. Пит-стоп затянулся больше чем на минуту — гонка была потеряна. Михаэль вернулся на трассу, но в правом повороте тормоза заблокировало. Машина заплясала на узкой полоске травы. Шумахер направил ее вдоль пестро раскрашенной стенки из шин и вывел обратно на трассу. Он аккуратно довел машину до пит-лейна, и механики откатили ее в темноту бокса. Последним во мраке грусти скрылся из виду алый носовой обтекатель с белой чемпионской единицей.

Вот такая отнюдь не виртуальная реальность!..

Михаэль вернулся в Италию, чтобы поработать на тестах во Фьорано, разобраться в причинах, помешавших ему в Мельбурне. Затем отправился в Бразилию — и вновь добыл себе место на старте во втором ряду. Ferrari, по свидетельству некоторых

наблюдателей, «вела себя ужасно», но гонка проходила при постоянной смене погодных условий — то дождь, то солнце, и Шумахер дотянул до финиша третьим. По дороге его на круг обошел Хилл, не упустив случая одарить соперника самой едкой усмешкой, на какую он только был способен после всех перипетий сезонов 1994 и 1995 годов. После гонки, сидя на пресс-конференции рядом с Хиллом, Шумахер прокомментировал этот момент как «не самый приятный», искренне рассмеявшись при этом. «Поставив сухие шины, я сумел восстановить прежний темп. Выглядел неплохо (трясет головой), но работы впереди непочатый край!»

Ди Монтедземоло был настроен не так благодушно. Его цитировали газеты: «Я ужасно разочарован тем, какое шасси сделал Барнард. Я ожидал от него большего!»

Напряжение нарастало. Квалификация в Буэнос-Айресе лишний раз подтвердила это. Шумахер буквально на себе вытащил машину в первый ряд стартового поля, где его поджидал Дэймон Хилл. «Прежде всего, — сказал Михаэль, — мы должны поработать в аэродинамическом тоннеле, поискать, где мы можем прибавить».

Он неплохо стартовал, повис на крыле у Хилла, а третьим шел Алези. Михаэль начал нажимать на Хилла, вынуждая его раз за разом улучшать время круга, но порядок в группе лидеров не изменился до пит-стопов. Причем, прежде чем отправиться в боксы. Шумахер выдал один из своих фирменных кругов, чтобы не позволить Алези выйти вперед.

После аварий Педро Диница (Ligier) и Луки Бадоера (Forti) на трассу вышел сейфти-кар. Затем, когда был дан рестарт, Хилл сразу пошел в отрыв, наскочил на обломки, оставшиеся после аварии, и отправил один из них в сторону Шумахера. «Я видел, как летит что-то черное, и инстинктивно пригнулся, опасаясь, что оно попадет мне в лицо». Алези видел, как обломок ударил в заднее крыло машины Шумахера, и вышел на связь со своей командой, чтобы предупредить о случившемся Ferrari, но связь работала неустойчиво.

«Вскоре после этого, — сказал потом Михаэль, — машина начала выходить из-под контроля, и я понял: что-то неладно». Заднее крыло лопнуло и ему пришлось сойти.

Тучи сгущались над головой Барнарда, который назвал критические высказывания Монтедземоло в свой адрес «разрушительными» и «ненужными». Кроме того, он сказал, что «по горло сыт пантомимой» в Ferrari. Возвращаясь позднее к тем временам, Барнард сказал: «Да, это так, это правда. Ferrari, избавляясь от людей, прибегает к таким вещам, что вы себе даже

представить не можете. В итальянской газете или журнале появляется статья — в принципе ничего конкретного, просто кто-то что-то напишет, и все это проглатывают. Они ведут себя как оперные певцы, а сцена — даже не база команды, а вся страна. Вся страна становится сценой благодаря газетам и журналам».

Кстати, Ferrari признала, что высказывания ди Монтедземоло были переданы некорректно и не соответствовали тому, что он сказал на самом деле. «Я ожидал большего от F310, — так выглядит оригинальный текст, — но началом сезона вполне удовлетворен. Мы непосредственно позади Williams. Наша задача на 1996 год — одержать на одну победу больше, чем в 1995-м. В Формуле 1 невозможно побеждать все время».

Монтедземоло появился на публике на Нюрбургринге, где проходил Гран-при Европы, и выразил поддержку Барнарду: «Хотел бы однозначно подчеркнуть, что это я пригласил Барнарда в Ferrari». Он говорил о том, что все придет в норму и что он «рад видеть Барнарда в рядах Ferrari, а не ее соперников».

Барнард пересмотрел конструкцию машины. «К сожалению, в какой-то момент мы допустили ошибку в ее аэродинамике. Я снова и снова просил наших аэродинамистов проверить все заново. Когда мы выпустили машину на трассу и сравнили полученные результаты с тем, что видели в аэродинамической трубе, корреляция была неплохая, но на трассе некоторые элементы шасси работают иначе, условия не соответствуют идеальным и так далее. Уверен, проблема в динамическом граунд-эффекте, полученном нами на трассе, которого мы не фиксировали в тоннеле.

В принципе, аэродинамика машины заметно отличается от того, что мы наблюдаем в тоннеле. Нам казалось, что мы сделали качественный скачок по сравнению с машиной 1995 года, но на трассе F310 повела себя иначе. Известно, что геометрия подвески и все остальное, что с этим связано, остались практически неизменными. Ну, допустим, у нас новый двигатель, развесовка немного изменилась, но мы четко видим, что истинная проблема в аэродинамике. Мы кое-что изменили в машине после первых гонок, и это принесло некоторое улучшение. Но честно говоря, я не могу с уверенностью сказать, насколько хорошо или плохо было то, что я сделал, но все, что было в моих силах, я сделал.

Думаю, отчасти поэтому Шумахер решил собрать вокруг себя своих людей. Тодту не нужен был исследовательский центр в Англии. Он не скрывал этого и прямо сказал об этом мне. Таково было его мнение, и я прекрасно его понимал. Я не испытывал особых проблем, но знал, что последует дальше. Вместе с тем приходилось постоянно возиться с машиной, хотя, если оценить

результаты, дела у нас обстояли не так уж плохо.

Учитывая манеру, в которой Шумахер предпочитал вести машину, не оставалось иного варианта, кроме как проектировать шасси специально под него: баланс, аэродинамика (об истории появления семискоростной коробки я уже говорил), буквально все. Что бы ты ни задумал, результат нужно было полностью подстраивать под Шумахера. Это терпимо, пока Шумахер гоняется у вас. А что, если вы его потеряете?..»

Оценивая ситуацию, Степни по-своему дополняет то, что сказал Барнард, невольно подтверждая его точку зрения. Шумахер, по словам Степни, предпочитал «тащить машину на себе». «Если гонщик на такое способен, если он может собрать вокруг себя команду и заставить ее поверить в себя, это начинает работать. В тот момент мы в Ferrari были не очень-то готовы к его появлению. Но мы никогда и не смогли бы подготовиться к его приходу, пока он действительно не пришел к нам на помощь».

И дополнение: «Он умел увлекать за собой. Правда, не так, как Сенна. Айртон в этом деле был куда круче. Вспомните хотя бы, как он обращался с Honda. Он умел значительно лучше чем Михаэль, подстегивать людей. Я говорю о своих ощущениях! (Уточню: Степни сказал это в конце 90-х; в нынешнем десятилетии это, видимо, уже не так.)

Проблема в том, что даже если к вам пришел лучший гонщик мира, ему все равно нужна лучшая в мире машина. С этим следует быть осторожным — вспомните McLaren! Там построили команду вокруг Сены, а он ушел — и им пришлось потратить пять лет, чтобы перестроиться. Так может получиться с любым ведущим гонщиком. Ты складываешь все яйца в одну корзину, а она переворачивается…»

На Нюрбургринге Михаэль «притащил» машину на третье место в квалификации, отметив, что она ведет себя лучше, чем в Аргентине. Поскольку в сезоне доминировали гонщики Williams, Хилл и Вильнёв, они и заняли места в первом ряду. Но Михаэль был твердо настроен доказать, что стоит своих 25 миллионов в год.

Вильнёв стартовал мощно, Шумахер шел четвертым, Хилл позади него. На 6-м круге Хилл обошел Михаэля в конце главной прямой — Шумахер не оказал ему сопротивления. Сзади накатывал Хаккинен (McLaren), и перед Михаэлем возникла дилемма: как удержать позади Мику и при этом отыграться в сражении с Дэймоном. Был момент, когда ему едва это не удалось: Хилл атаковал Баррикело в борьбе за третье место. Серия пит-стопов разбила порядки в группе лидеров, и Михаэлю по возвращении на трассу пришлось выяснять отношения с

Култардом (McLaren). Ему удалось удержать шотландца за спиной к огромному восторгу толпы, собравшейся на трибунах Нюрбургринга. Михаэль шел третьим, затем, когда Хаккинен ушел на пит-стоп, стал вторым вслед за Вильнёвом. Это произошло на 27-м круге из 67. Вильнёв имел отрыв в 8.7 секунды, но Михаэль прошел круг с лучшим результатом. Он явно взвинтил темп.

	Шумахер	Вильнев	Отыгрыш
27-й круг	1:27.97	1:46.73	(сразу после пит-стопа)
28-й круг	1:21.98	1:23.40	+1.41
29-й круг	1:21.82	1:23.13	+1.30
30-й круг	1:22.01	1:24.23	+2.21

К 37-му кругу он плотно висел у Вильнёва на крыле, и все должно было решиться на пит-стопе.

Михаэль простоял 8.5 секунды и, вернувшись в гонку, собирался быстро пройти пару кругов, но на пути у него оказался Култард. Прорыв не удался — за спиной у шотландца Михаэль терял драгоценные секунды.

Затем на пит-стоп уехал Вильнёв, и когда он тронулся со своей «ямы», Шумахер, словно ветер, несся по главной прямой. Он был близок к достижению своей тактической цели, но немного ему все же не хватило. Вильнёв удержал лидерство до самого финиша, несмотря на яростные атаки Шумахера и помехи в виде круговых. Но можете не сомневаться, только Шумахеру в этот день было по силам закончить гонку вторым с отставанием от Жака в 0.76 секунды.

«Я все время вспоминал о предыдущем сезоне», — комментировал гонку Шумахер, сопровождая свои слова одной из характерных для него гримас. Михаэль имел в виду эпизод, когда он провел дерзкий, невероятный обгон Алези на последних кругах в 1995-м. «То же самое могло произойти и в этом году (улыбка), я мог обойти Жака точно так же, но он блестяще, безошибочно провел гонку, просто не дав мне шанса провести обгон. В скорости с ним соперничать было невозможно, но мы с ним неплохо погоняли, поборолись, и я очень рад тому, что финишировал. В середине гонки был тревожный момент, когда сзади донесся какой-то звук, и я подумал: это конец! Но все же дотянул до финиша. Думаю, мы показали, что шаг за шагом начинаем подтягиваться. Результаты квалификации меня по-настоящему удивили, но подождите еще немного, и мы вернемся на победную тропу. Так и будет, уверен в этом!»

На очереди была Имола. Гран-при Сан-Марино, первая «домашняя» гонка, первый шанс добиться единения с тиффози и командой. В пятницу он был лучшим, опередив ближайшего из

соперников на 1.2 секунды. В субботу в решающей попытке Михаэль выдал потрясающий круг — 1:26.89 (следующий результат у Хилла. 1:27.10), а на следующем круге на его Ferrari развалилась задняя подвеска, и Шумахер вылетел в гравий. Он совершил круг почета на автомобиле с открытым верхом, живо приветствуя публику. «Было такое ощущение, будто я выиграл гонку! Но это — Италия!»

Старт у него получился невнятный. На разгоне к «Тамбурелло» Алези зацепил колесами обочину, и Шумахер удержал позицию. Но Жан, бросая свой Benetton от одного края трассы к другому, продолжал атаки, пытаясь пройти его по внешней бровке. Вот что может сотворить истинная страсть, вот что тиффози обожали в Алези, вот что объединяло их сердца. Шумахер заблокировал прорыв Алези, с дымком тормознув в «Тамбурелло». Положение в гонке: Култард, Хилл, Шумахер.

На втором круге на подходе к «Тамбурелло» Хилл занял правую бровку (поворачивать надо было влево), а Шумахер остался на внутренней траектории. Хилл дернул руль, тут же понял, что не пройдет, и увернулся от контакта. Шумахер удержал позицию, бросился в погоню за Култардом, начал его настигать, и тут Дэвид ушел на пит-стоп. Шумахер впервые стал лидером гонки за рулем Ferrari.

Показав 1:29.51 — лучшее к тому моменту время круга, Михаэль отправился на дозаправку. Пит-стоп занял 9.5 секунды, достаточно, чтобы удержать позади Култарда, но Хилл, подхвативший лидерство из рук Шумахера, не спешил на пит-стоп. Наоборот, он взвинтил темп, улучшив время круга, и довел отрыв до 20 секунд. Отыграть это было невозможно.

На последнем круге на Ferrari, заблокировав колесо, лопнул правый передний тормозной диск. Не обращая на это внимания, Михаэль, дымя резиной, погнал машину дальше. Тиффози это оценили. Когда он останавливал машину на траве слева от трассы после главной прямой, болельщики рекой хлынули на трассу, и этот поток захлестнул Шумахера.

> «Что произошло? Хороший вопрос! Я не знаю. Что-то сломалось в переднем колесе, подшипник или диск. Это было сразу после «Аква Минерале» на подходе к шикане, и мне пришлось заканчивать круг на трех колесах. Я думал, у меня впереди еще один круг (гримаса), и был ужасно счастлив и рад (усмешка), что гонка закончилась, когда я пересек линию финиша».

Но Барнард облегчения не почувствовал. «Проблема была вот в чем. С одной стороны, эти люди (Ferrari) собрали нас вместе,

полагая: «Ах, какая комбинация, мы свели вместе Шумахера и Барнарда, чтобы они работали вместе, словно отец и сын». Что-то в этом роде. Все было бы замечательно, если бы не несколько «но». Во-первых, это было не совсем то, на что я рассчитывал, возвращаясь в Ferrari. Во-вторых, боюсь, мы не очень-то понимали друг друга. Как-то не складывалось. Тут уж либо — либо. Либо срабатывает, либо нет.

Необходимость постоянно скрывать свои чувства была мне очень неприятна. Если мне кто-то по душе, они это видят, знают, и никаких проблем нет. Если с кем-то не удается сойтись, они это, полагаю, тоже видят и знают. В общем, тут сошлись два противоречия: мне не хотелось работать там, и я никак не мог найти общий язык с Михаэлем. Не сказал бы, что речь шла о разладе. Думаю, он был удивлен тем, что я не езжу на все тесты, все гонки, тем, что не трачу все свое время на него одного. Но полагаю, когда он понял это, то немедленно привел в действие пружины, которые должны были помочь собрать тех, кто мог бы работать, как он хотел. Росс Браун и так далее. Только они могли так работать с Михаэлем, никто другой, а Эдди (Ирвайн) должен был заботиться о том, чтобы запасная машина была все время прогрета и готова к бою».

Шумахер завоевал поул в Монако, образцово пройдя круг и опередив Хилла на полсекунды. Михаэль заявил, что, учитывая состояние трассы, он должен был прибавить и потому постарался «настроиться на этот раз получше». Гонку на мокрой после дождя трассе повел Хилл. Шумахер преследовал его, казалось, выдерживая разумную дистанцию. Он выполнил разворот в шпильке «Левс», начал спуск к «Портье», наехав правыми колесами на бело-красный бордюр. В тот же момент Ferrari вырвался из-под его контроля и полетел на противоположную сторону по направлению к стальному отбойнику. Его начало разворачивать. В отчаянной попытке спасти положение. Михаэль заработал рулем: в право-вправо-вправо, — пытаясь избежать удара, но увернуться от рельса не удалось. «Я допустил ошибку на старте и еще раз ошибся здесь. Мне очень неудобно перед командой, и я ужасно зол на себя».

В Испании он квалифицировался третьим позади (кого же еще!) Хилла и Вильнёва. По странной иронии судьбы эта гонка проходила под таким ливнем, что монакский дождь мог показаться легкой моросью. Старт сложился настолько неудачно, что Михаэль нашел для описания одно слово: «Кошмар!» Далее неприятности развивались по цепочке. «Я отпустил педаль сцепления — и ничего не произошло. Я едва не заглох, попробовал еще раз. По какой-то причине сцепление работало

лишь в крайних положениях — включено/выключено. Слава богу, никто в меня не въехал, а уж сколько мест я на этом проиграл, и не припомню. Кажется, даже Диниц (стартовавший в семи рядах позади) успел проскочить мимо. Зато теперь я знаю, каково стартовать по дождю в хвосте пелетона! Не видно вообще ничего! Я очень опасался, как бы не въехать в кого-нибудь».

Ключевое слово в этом комментарии «кажется». Попробуйте представить себя стоящим под водопадом — пусть и в защитных очках. Когда в таких условиях с места срывается два десятка машин, разглядеть никто ничего не может, исключая, разве что, лидера. И вот в таких условиях на первом круге Михаэль Шумахер обошел трех, а то и четырех соперников. В этот день он давал свой очередной мастер-класс. На второй круг он уходил шестым, в 6.25 секунды позади лидера, Вильнёва.

	Шумахер	Вильнев	Разница
1-й круг	2:00.51	1:54.25	+6.25

Ирвайн исчез с трассы после одного круга и больше уже не объявился, завязнув в мокрой траве. Шумахер стал пятым.

	Шумахер	Вильнев	Разница
2-й круг	1:53.89	1:52.87	+1.12
3-й круг	1:53.40	1:52.18	+1.20

Хилл соскользнул с трассы на четвертом круге и долго выруливал обратно, потихоньку дрейфуя по траве, не слишком быстро, не слишком медленно. Пока он выкарабкивался, мимо проскочили Бергер и Шумахер.

Михаэль поднялся на четвертое место. Отставание от лидера достигло 8.47 секунды. Иначе и быть не могло, когда лидер имеет перед собой чистую трассу, а ты прорываешься сквозь струи воды.

	Шумахер	Вильнев	Разница
4-й круг	1:52.41	1:52.26	+0.12

Шумахер показал лучшее время круга, чисто прошел Бергера и перебрался на третье место.

	Шумахер	Вильнев	Разница
5-й круг	1:50.569	1:52.59	-2.07

Не останавливаясь, он достал Алези, который сражался с Вильнёвом, и попытался нажать на обоих. В тумане из брызг Шумахер вел охоту на Алези, который был известен умением быстро и отважно ездить по мокрой трассе. Алези, в свою очередь, тоже был занят — он охотился на Вильева.

	Шумахер	Вильнев	Разница
6-й круг	1:49.04	1:52.79	-3.71
7-й круг	1:51.14	1:52.35	-1.21
8-й круг	1:51.46	1:51.07	+0.39

Шумахер бил из всех стволов, уворачивался от ответных выстрелов и атаковал вновь, танцуя вокруг Алези. Они по-разному проходили повороты. В одном из них Михаэль до

предела затянул торможение, вынудив Жана придержать коней, и вышел на второе место. Он тут же настиг Вильнёва, насел на него, повторяя тот же танец, что и с Алези. На девятом круге Михаэль уступал лидеру 0.45 секунды, практически ничто! Тремя кругами позже он сделал с Жаком то же, что до этого сделал с Алези. Теперь он шел первым!

Михаэль тут же улучшил время круга и ушел от Вильнёва, который позднее рассказывал, что его соперник быстрее проходил практически все повороты. Теперь Шумахер в ураганном темпе отрывался от канадца.

Впереди было еще 50 с лишним кругов. Это уже не имело значения — Михаэль вел свою гонку, Алези проиграл ему на финише 45 секунд — они участвовали в разных гонках! Как и еще четверо, сумевших пересечь линию финиша, и еще 14, кому сделать это не удалось. После этого этапа Михаэль Шумахер сравнялся по числу очков (по 26) с Жаком Вильнёвом. Впереди был только Хилл (43 очка).

> «Это потрясающе! Если бы кто-то попросил меня сделать ставку на такой результат, я не поставил бы ни пенни!»

На следующее утро французская l'Equipe вышла с огромным заголовком: «Шумахер, ас из асов». Джонни Ривс, один из опытнейших журналистов этого издания, писал: «История Формулы 1 почти не знает других случаев, когда бы Гран-при, проходивший в схожих условиях, становился такой же яркой демонстрацией гоночного мастерства, какую вчера предложил нам Михаэль Шумахер, даже если вспомнить самых знаменитых и легендарных гонщиков.

Джеки Стюарт на Нюрбургринге в 1968-м в дождь и туман победил с преимуществом в 4 минуты. В Монако-1972 под проливным дождем Жан-Пьер Бельтуаз удержал позади Жаки Икса, который считается непревзойденным мастером гонок в подобных условиях. Если вспоминать более близкие примеры, то на память приходят Ален Прост и Айртон Сенна в том же Монако, но в 1984 году. И тот же Сенна в начале 1985-го на Гран-при Португалии, когда он добыл первую из своих 41 побед. Ах да, и конечно же Сенна, и только Сенна, в Донингтоне в 1993-м (на Гран-при Европы, где Айртон лидировал с отрывом в круг)…»

Резюмирует все это Барнард: «Меня не было в Испании, но я разговаривал с (Джорджо) Асканелли, старшим инженером. Главное, что они сделали перед этой гонкой, в отличие от других, кто этого не сделал или не мог сделать, — обеспечили максимальную прижимную силу. На мой взгляд, в те дни мы

могли создавать очень высокую прижимную силу, какую не развивала ни одна другая машина. И это обстоятельство сложилось с потрясающим талантом Шумахера. Он переездил всех. Это была классическая победа Шумахера!»

Степни был в Испании и ему тоже есть, что сказать.

> **Вопрос:** *Шумахер не представляет, сколько соперников ему удалось обойти на первом круге.*
>
> «Давайте вспомним Сенну в Португалии в 1985-м или в Донингтоне в 1993-м. Возьмем Донингтон. Скольких соперников он обогнал? Что-то около пяти на первом же круге. Просто некоторые осваиваются в сложных условиях быстрее, чем другие».
>
> *Что вы имеете в виду?*
>
> «Хм-м-м… Даже не знаю. Это… чувство. (Пауза) Это идет от… ощущений, от уверенности в своих силах. Но иногда уверенность переходит в самоуверенность, и это заканчивается вылетом».

Теперь, когда Гран-при Испании, как наглядно показал Джонни Ривс, вошел в анналы гоночной истории, когда позади было уже семь гонок сезона-1996, самое время еще раз дать слово Найджелу Степни, чтобы он мог дать оценку Михаэлю Шумахеру. Еще раз оговорюсь, что наша беседа происходила в конце 90-х годов.

> «Он похож на всех великих. Между ним и гонщиками других эпох — а мы говорим о совершенно иной эпохе — есть некоторая разница, но есть и немалое сходство. Им не нужно было подгонять собственные команды. Когда же Михаэль пришел в Ferrari, он этим здорово помог команде: у нас было множество проблем, у нас была неконкурентоспособная машина… ну, не самая конкурентоспособная! С другими гонщиками у нас было больше шума, они не умели гасить страсти. У Алези, к примеру, все было напоказ. Он откровенно говорил с прессой, со всеми. Михаэль никогда не позволял себе такого, и очень удивил этим всех, когда мы начали сотрудничать. Лично я считал, что так и должно было быть, ведь он — не Бергер и не Алези. Те сначала говорили, а потому думали. Михаэль помогал наводить порядок и чувствовал себя вправе это делать, потому что знал, что сам отработает как надо. В себе он никогда не сомневался. Если ты уверен в себе, то многие вещи можешь делать автоматически.

> Я люблю работать с хорошими гонщиками. Главная проблема в Ferrari в том, что касается гонщиков, — с ними слишком много нянчатся. К Михаэлю это относится в значительно меньшей степени. Он отличается образом мышления, позволяющим отфильтровывать все это и заглядывать дальше: а что происходит на самом деле. Он выше всей этой суеты. Он точно знает, чего хочет».

Мир Гран-при — отражение окружающей нас жизни, по крайней мере, в одном проявлении. Она может достать тебя и когда ты на вершине, и когда ты споткнулся. Канада относится ко второму случаю: третье место в квалификации, несмотря на обновления, сделанные на машине, а затем сбой в работе двигателя на формирующем круге — и старт из последнего ряда. Михаэль выбрался на седьмое место, но после пит-стопа полетел привод…

Во Франции он завоевал поул, но на формирующем круге сгорел мотор. В Силверстоуне шел третьим — и сошел на третьем круге из-за проблем с коробкой передач. Пошли пересуды о том, станет ли он вообще продлевать контракт на 1997 год. Вмешался ди Монтедземоло: «Мы невероятно довольны Шумахером, а для меня очень важно, чтобы и гонщик был доволен командой. Мы оба настроены продолжать сотрудничество. Я предпочту заплатить двадцать миллионов долларов за одного Шумахера, чем столько же за пару других гонщиков».

В Германии он стартовал третьим, а финишировал четвертым, жалуясь на поведение машины. В Венгрии взял поул и лидировал, а финишировал только девятым из-за проблем с педалью газа. Сезон, который должен был послужить базой для атаки на титул в 1997 году, оказался скомкан. Ну а поскольку ритм, заложенный календарем, не позволял взять паузу, только и оставалось, что, стиснув зубы, держаться до конца.

В Бельгии Михаэль вновь квалифицировался третьим (после гонщиков Williams), и это после серьезной аварии в пятницу, когда машина не захотела поворачивать в левый вираж и просто ускакала из-под него, покрутившись вокруг своей оси по пути к заграждению из шин. В момент удара Михаэль рассадил колено. Стартовал он лучше, чем Хилл, плотно насел на Вильнёва, яростно укрощая свой Ferrari, чтобы удержаться рядом с канадцем, но в «Автобусной остановке» Вильнёв легко от него уходил.

Михаэлю удалось показать лучшее время, прежде чем на 14-м круге уйти на пит-стоп, после которого и для болельщиков, и для

участников все перепуталось. На выходе из «О'Руж» попал в аварию Йос Ферстаппен. На трассу вышел сейфти-кар… Вильнёв после пит-стопа оказался позади Шумахера… Гонку вели Култард и Хаккинен, оба еще не дозаправлялись… Оба шли с одним пит-стопом.

Когда сейфти-кар ушел на пит-лейн, отпустив гонку в дальнейший путь, Шумахер почувствовал «хо-о-роший люфт в рулевом». Учитывая, насколько быстры прямики Спа, этот люфт его изрядно напугал. «Я был близок к тому, чтобы прекратить гонку». Михаэль связался с командой, и его успокоили: все будет в порядке, если не наезжать на поребрики.

Шумахер стал лидером, когда на пит-стопы ушли гонщики McLaren. Затем на дозаправку свернул и он, передав лидерство Вильнёву, чтобы получить обратно, когда на пит-лейн свернул Жак. Когда канадец возвращался на трассу после пит-стопа. Шумахер поворачивал вниз из «Ля Сурс». Выезд с пит-лейна расположен чуть ниже, и Вильнёв пошел поперек трассы, но Михаэль, начиная разгон, видел это, и чисто проскочил мимо Жака. В этот момент судьба Большого Приза Бельгии была решена. Когда все закончилось, Шумахер отпустил эффектную фразу: победа после всех тревог с рулевым, «очень по-голливудски».

Вопросы к нему оставались. Станет ли Гран-при Италии в Монце еще одним актом единения? Насколько повлияют на это воспоминания о его пришествии на трассу в предыдущем сезоне в окружении вооруженной охраны, тогда как Алези воспользовался мотороллером?

В квалификации повторилась типичная для этого сезона картина: третье место позади Хилла и Вильнёва.

Так или иначе, это возможность отыграть позицию или две на длинном разгоне к первой шикане. Этот участок узок до безобразия, а гонщики, уже начиная торможение, все еще сражаются за позиции, нагоняя на зрителей ужас перед весьма возможным завалом. Шумахер на этот раз не приобрел, а потерял. Порядок на выходе: Хилл, Алези, Хаккинен, Вильнёв, Култард и только потом Шумахер.

На втором круге Култарда развернуло, Шумахер нырнул мимо Вильнёва в шикане Аскари и поднялся на третью позицию. Хаккинен зацепил шину, выпавшую из одного из идиотских мини-заграждений, украсивших в том сезоне некоторые шиканы, и разбил носовой обтекатель. Шумахер накинулся на него, но Мика сам свернул в боксы на ремонт, уступив Михаэлю третью позицию. На следующем круге одно из мини-заграждений зацепил Хилл, и его Williams закрутился на трассе. Дэймон

поймал машину, когда она встала прямо, но мотор заглох, подвеска была помята, и Шумахер стал вторым.

Лидировал Жан Алези и отрыв составлял 2.99 секунды. Михаэль увеличил темп и к 10-му кругу сократил отставание до 1.62 секунды. Тиффози оценили его порыв, хотя сердца их в этом году разделились, Алези по-прежнему сохранял в них свое место, но Шумахер тоже успел отвоевать некоторое пространство. Михаэля потрясла скорость француза на прямых, не позволявшая подтянуться на достаточное расстояние для атаки. Правда, он стартовал с полным баком, а значит, «должен был остановиться достаточно поздно». Его беспокоило, не задумал ли Алези сделать то же самое.

Охота продолжалась до 31-го круга, пока Алези не свернул на пит-стоп. Шумахер сделал то же самое двумя кругами позже — двумя стремительными кругами! — и вернулся в гонку лидером. Он одержал победу с преимуществом в 18.3 секунды, испытав лишь один тревожный момент, когда так ударился о стопку шин, что руль едва не выскочил у него из рук. Он назвал это идиотской ошибкой. В последний раз подлетая к финишному створу, он поднял из кокпита сжатый кулак, и так, прижав его к кромке кокпита, закончил гонку. Потом, уже на круге возвращения в боксы, он дал волю эмоциям, но в узком кокпите не очень-то пожестикулируешь.

Тиффози пришли в неистовство. Они вели себя подобным образом всегда. Едва закончилась гонка, они тысячными толпами потекли к подиуму, к гимнам, к шампанскому и прочим ритуалам. По словам Шумахера, он «никогда не видел такого проявления эмоций, такой восторженной толпы. Так праздновать победу могут только в Италии!». Произнося это, он недоуменно тряхнул головой.

И вновь Гран-при стал отражением реальной жизни. Португалия ему не удалась (четвертый на старте, четвертый на финише), чуть лучше сложилась Япония (третий на старте, второй по итогам гонки). Михаэль заработал 59 очков и занял в чемпионате третье место. Что это, свидетельство очевидного прогресса Ferrari или следствие таланта Шумахера, позволяющего компенсировать то, что не удалось исправить?

А исправлять было что. Масштабы провала наглядно демонстрирует таблица, отражающая итоги чемпионатов за предыдущие десять лет. Результаты ведущего гонщика Ferrari сопоставлены с результатами чемпиона. В скобках — количество заработанных за сезон очков, не включенных в зачет в силу особенностей регламента в тот или иной год.

Год	Ferrari	Очки	Позиция	Чемпион	Машина	Очки
1986	Иоханссон	23	5	Прост	McLaren	72(74)
1987	Бергер	36	5	Пике	Williams	73(76)
1988	Бергер	41	3	Сенна	McLaren	90 (94)
1989	Манселл	38	4	Прост	McLaren	76(81)
1990	Прост	71(73)	2	Сенна	McLaren	78
1991	Прост	34	5	Сенна	McLaren	96
1992	Алези	18	7	Манселл	Williams	108
1993	Алези	16	6	Прост	Williams	99
1994	Бергер	41	3	Шумахер	Benetton	92
1995	Алези	42	5	Шумахер	Benetton	102
1996	Шумахер	59	3	Хилл	Williams	97

Таблица 2

Я привожу эту таблицу для того, чтобы дать лишь краткие итоги. Ведь сколь бы скептически ни воспринималась статистика, именно она в конечном счете отражает результаты сезона, а значит, представляет собой определенную ценность.

Ferrari наняла Шумахера, чтобы он выиграл чемпионат. За минувшие десять лет только Прост был близок к решению этой задачи. Когда же Большой цирк, закончив сезон, 13 октября сворачивал свои шатры, чтобы покинуть Сузуку, третье место Шумахера в личном зачете с 59 очками означало очередное поражение. Правда, в этот вечер ходили и другие разговоры — о том, что это был больше чем просто очередной сезон.

Мы уже слышали слова Шумахера о том, что на решение великой задачи потребуется время, и слышали, как Монтедземоло его поддержал. Довольно скоро Михаэль продлил свой контракт с командой до конца 1999 года (оговорив прибавки к зарплате!) — значит, он был готов использовать это время.

Слухи — неотъемлемая часть жизни в Маранелло. Приятные или огорчительные — в зависимости от того, кого они касаются, какие события предрекают. Так вот, по слухам, ожидался приход в Ferrari технического директора Benetton Росса Брауна. В связи с этим возникал вопрос о будущем Джона Барнарда, тем более что вместе с Брауном должен был прийти и конструктор Benetton Рори Берн. Эти слухи стали материализоваться в ноябре. Берн действительно покинул Benetton, но основал в Азии школу подводного плавания. Браун подкинул масла в огонь, намекнув, что он останется в Benetton, перейдет в Ferrari и — до кучи — в Arrows.

Браун приступил к работе в Ferrari 16 декабря, просиживая в офисе до часу ночи. Тодт тоже задерживался допоздна. Начиналась очередная попытка укрощения Жеребца, и настроение на сей раз было — и в дальнейшем оставалось — иным, серьезным, неэмоциональным. Страсть, служившую питательной средой для слухов в той же мере, в какой слухи подпитывали страсть, предстояло взять под контроль. Не сейчас, но очень

скоро.

Интервью Росса Брауна:

Вопрос: *Когда вы переходили в Ferrari из Benetton, имело ли значение присутствие там Шумахера? Это он хотел, чтобы вы перешли, или это было желание Ferrari?*

«И то и другое. Случилось так, что и до него, и до Ferrari дошли слухи о том, что я раз-другой высказал неудовольствие положением дел в Benetton. Не сам Бенеттон, а Бриаторе обратился ко мне с пожеланием провести кое-какие изменения в структуре команды. В конце 1995 года Бриаторе высказал пожелания, исполнить которые мне казалось необходимым. Хотя 1996 год был для нас крайне неудачным, мы сохранили конкурентоспособность — просто не удалось собрать все в кучу, мы проиграли несколько гонок и так далее. Год получился достаточно сложным из-за того, что к нам пришли два новых гонщика (Алези и Бергер) и ушел Шумахер. Все это еще больше убедило меня в том, что перемены необходимы, но Бриаторе не пошел на это в 1996 году. Это стало ясно к середине сезона и формально явилось нарушением достигнутых между нами договоренностей. В этот же период Михаэль переживал непростые времена (в Ferrari)».

Кое-что об этих временах рассказал Джон Барнард…

«Давайте будем откровенны. Когда-то я очень неплохо взаимодействовал с Джоном в Ferrari. У меня никогда не было с ним проблем, он всегда меня поддерживал. Мне совершенно не на что пожаловаться, возвращаясь к тому короткому периоду, когда мы работали вместе».

На мой взгляд, он понимал, что если бы вы сразу пришли в команду вместе с Шумахером, а Барнард мог бы заниматься тем, чем он хотел заниматься у себя в Гилдфорде, это был бы оптимальный вариант. Но его притащили на пит-лейн, потому что там не было Росса Брауна…

«Первым из тех, кто обратился ко мне в середине 1996 года, был Вилли Вебер. Он сказал: «Слушай, насколько я знаю, у вас там какие-то трения и дела в Benetton идут не так как надо. Если ты планируешь оттуда уходить, может, свяжешься с нами?» Я обдумал эту идею, а потом позвонил Веберу и Жану Тодту. Вот так все и вышло».

В этом нет ничего дурного. Когда такой человек, как Шумахер, собирает свою команду, он начинает выступать лучше.

«Верно».

Новое шасси, F310B, Барнард назвал «стандартным». Машина была представлена 7 января в Маранелло, и пресс-служба Marlboro чутко уловила настроение, поскольку на сей раз, в качестве исключения, ритуал был несколько нарушен: «Несмотря на ледовую корку на дорогах, обложной дождь и температуру, близкую к нулевым отметкам, зал был полон, когда президент Ferrari Лука ди Монтедземоло и гонщики Михаэль Шумахер и Эдди Ирвайн сняли покрывало с претендента 1997 года в присутствии 400 журналистов и VIP-гостей, собравшихся под шатром, возведенным по случаю презентации на испытательной трассе во Фьорано».

Монтедземоло заявил: «Машина готова к двухмесячной работе по доводке и испытаниям накануне нового сезона, и команда сегодня очень сильна, хорошо организована и едина. У нас потрясающие гонщики, и, я уверен, впереди очень хороший сезон. Я говорил это уже раньше, три последних года подряд, но в этом спорте иногда приходится запастись терпением. Пути господни неисповедимы, но 1997 год должен быть удачным».

Шумахер обкатал машину во Фьорано (31 круг) и сделал несколько высказываний о том, сколь многообещающей выглядит машина, сколь незначительных изменений в настройках она требует.

Значительно позже, вспоминая об этом, Джон Барнард сказал: «Нам казалось, что мы извлекли уроки из ошибок, допущенных в девяносто шестом году. Но в то время начались деструктивные события, потому что Жан Тодт нанял двух аэродинамистов для работы в Италии, что подрывало основы нашей программы (в Гилдфорде). Работы по доводке машины в Англии были прекращены и перенесены в Италию. На мой взгляд, машина девяносто седьмого года получилась неплохая».

Спустя несколько дней после презентации Шумахер отправился на горнолыжный курорт в Мадонна ди Кампильо, чтобы покататься на лыжах в компании итальянского чемпиона Альберто La Bomba Томба, пока Ирвайн развлекался на сноуборде. Михаэль был увлекающимся человеком (хотя и не изменял своему прагматизму) и пробовал свои силы на многих направлениях.

«Фьорано великолепно смотрится в снегу, но трасса настолько сырая, что делать сравнения с прошлогодней

машиной пока невозможно. F310B соответствует регламенту, легок в управлении и не создает никаких проблем. Это хороший знак! Надежность в этом году будет очень кстати. Пока невозможно предсказать, сможем ли мы побеждать с первых гонок. Об этом нельзя будет говорить даже после первых совместных с нашими соперниками тестов в Хересе. Этого нельзя предсказать до самой первой гонки 9 марта в Мельбурне».

Михаэль пояснил, что «гонщик может внести свой вклад в улучшение технических характеристик автомобиля. В прошлом году я нарисовал схему, чтобы показать, какие ощущения я испытываю, сидя за рулем, что работает, а что нет. Это нам очень помогло! Мы выявили массу проблем. Но поиск решений — дело конструкторов. С точки зрения аэродинамики машины Формулы 1 сегодня настолько сложны, что необходимость внесения любой мелочи может повлечь за собой полный пересмотр всей конструкции».

А еще он признал, поразив всех: «Мой напарник Эдди Ирвайн работал в прошлом году не лучшим образом, потому что для тестов у нас была только одна машина. В этом году их две». Он прояснил ситуацию, заявив, что в Мельбурне в 1996-м Ирвайн пропустил его вперед на первом круге, «потому что я был быстрее. В этом сезоне, если Эдди будет быстрее, я буду держаться позади в интересах команды. Если у него будет больше шансов заработать титул, я ему помогу. И он сделает то же самое для меня. А если я по каким-то причинам сойду (в гонке), его задачей будет заработать максимум очков».

Потрясение вызывал тот факт, что Шумахер вписал в свой контракт оговорку, согласно которой Ирвайну однозначно отводилась роль второго номера, исключая случаи, когда у Михаэля возникнут проблемы, — только тогда Ирвайн может получить свободу действий, да и то лишь по усмотрению команды.

Затем Шумахер отправился в Херес, где тесты начались с трех отказов мотора (позднее последовал и четвертый), и его восторги по поводу машины или отсутствие таковых породили новую волну слухов. Среди прочего в те дни судачили о предстоящем уходе Барнарда, появлении Алена Проста в Ligier, приходе Берна, которого уломали на время отказаться от прелестей тайского побережья в пользу кишащих акулами вод Маранелло. Впрочем, он расскажет об этом сам.

«Я расстался с Benetton и отправился в Юго-Восточную Азию запускать школу подводного плавания.

В Benetton я работал полным ходом до 7 вечера 31 декабря, а в первые дни января, наконец, получил свободу. Я отправился на остров в южной части Таиланда, чтобы посмотреть, что там можно сделать. Пару месяцев предполагалось потратить на то, чтобы исследовать несколько мест и выбрать одно для себя. Однажды я отдыхал в небольшом гостевом домике, расположенном прямо на пляже, и тут меня позвала хозяйка, владевшая этим местом. Она сказала, что мне кто-то звонит, и первой мыслью было: кому это я понадобился, не случилось ли чего с моими родными в Южной Африке. Оказалось, звонит Жан Тодт. Он сообщил, что предстоит перестройка всей команды, все снова будет сосредоточено в Италии, и поинтересовался, не хотелось бы мне поработать главным конструктором. Я ответил, что подумаю.

Как я понимаю, они позвонили мне потому, что я был в хороших отношениях с Россом Брауном, а Росс в октябре 1996-го перешел из Benetton к ним. Я оставил ему свой номер, сказав: «Если что-то понадобится, в первые несколько недель меня можно найти по этому телефону. Ну а если захочешь понырять, просто приезжай!» Перейдя в Ferrari, он передал мой номер Жану Тодту, а тот позвонил мне. Дней через десять я был в Маранелло…»

О чем вы думали, принимая решение? Ведь это не из Benetton вам позвонили со словами «у нас тут проблемы, может, вернетесь?» Вам позвонили из Ferrari!

«Знаете, я видел это так: мне предложили сконструировать машину, которая могла принести Ferrari первый титул за последние двадцать лет. Это уникальный случай! Единственный на всем земном шаре. Это была первая причина. Я подумал о такой перспективе, и решил, что в конце концов ничто не сможет мне помешать заняться тем, чего я больше всего хочу (школой плавания), — я только отлажу это дело на пару лет. И второе, о чем я подумал: это же возможность поработать с Михаэлем и Россом. И я решил: «Да!»»

Но Михаэль спокойной жизни вам не даст!

«Не знаю. Вполне возможно».

Он решил окружить себя людьми, которых знает.

«Безусловно. Это важный фактор».

Тем временем Михаэль столкнулся на испытаниях, по-

прежнему проходивших в Хересе, с проблемами в рулевом. И хотя он все еще твердил о прогрессе, между строк явно читалась критика, ведь он прибавил не настолько, насколько рассчитывал. Бергер за рулем Benetton показал на этой неделе лучшее время — 1:21.24. У Шумахера был только седьмой результат — 1:22.86.

По воспоминаниям Барнарда, для него эти тесты были «практически последними, когда я занимался машиной. Я приехал туда кое-что изменить в настройках и посмотреть, что это даст. Но проблема в том, что там был Росс Браун, там был Асканелли, Тодт, Шумахер. Это было слишком. Я пробыл в Хересе два дня и уехал. Я сказал им: «Все, я ухожу, с меня довольно!» Они вытворяли такое, что даже Росс Браун возражал: «Нет, этого мы делать не будем».

Например, у них был активный дифференциал, а по своему опыту работы с активными дифференциалами, насчитывавшему много-много лет, я знал, что с такой штукой нельзя быть на 100% уверенным ни в чем. Можно поиграться с этой штукой, перестроить машину и легко получить отвратительные результаты. Последнее, о чем я мечтал, — это чтобы на новую машину поставили активный дифференциал. Я предлагал: давайте поставим стандартный дифференциал и поработаем с ним. Они отвечали: «Нет-нет, мы знаем, что он нам даст, мы в нем абсолютно уверены». Тогда я подумал, что это нонсенс, глупейшая ситуация, это форменный фарс. Конечно, я мог все это остановить, напомнив им, что я по-прежнему здесь и это я отвечаю за настройку машины, но я подумал: а зачем, какой смысл! Я знал, что все кончено, знал, что ухожу. И сказал себе: «Решил уходить — уходи!» Я сказал им, что не вижу никакого смысла оставаться в команде, собрал свои вещи и отбыл. Вот как все было. Вот как все закончилось».

Тем временем в команде Jordan объявился Ральф Шумахер. Он пришел в Формулу 1 примерно так же, как в свое время его брат: картинг с трех лет, клубные гонки в шесть, затем чемпион Германии среди юниоров в 1991 году. Он дорос до Формулы 3, немного погонялся в японской Ф3000 и в конце 1996 года опробовал McLaren Mercedes.

В истории Формулы 1 уже бывали случаи, когда там гонялись братья (десять случаев) и — так, для статистики — отцы с сыновьями (восемь случаев), так что дуэт Шумахеров уникальным назвать было нельзя. И, раз уж речь зашла о делах семейных, отметим, что 19 января у Михаэля и Коринны родилась дочь Джина-Мария.

Ральфа встретили очевидными вопросами.

Выступать под той же фамилией, что и лучший гонщик в мире, — это преимущество или проблема?

«Слушайте, когда есть результат, фамилия не имеет значения. Понятно, что я не могу избежать сравнения с Михаэлем, но мне кажется, у меня пока есть право ехать немножечко медленнее, чем он».

Бывает ли у тебя возможность поговорить с братом о гонках? Обмениваетесь ли вы информацией?

«Нет, не бывает. Когда случается посидеть, поболтать о чем-нибудь, мы говорим об обычных вещах в жизни».

Составы ведущих команд:
Benetton: Алези, Бергер
Ferarri: М. Шумахер, Ирвайн
Jordan: Р. Шумахер, Физикелла
McLaren: Хаккинен, Култард
Williams: Вильнёв, Френтцен

Между тем в Маранелло Рори Берн изучал то, что досталось ему в наследство, — машину 1997 года.

«Поначалу конечно же было нелегко. Передо мной была машина, и нам нужно было сделать две вещи. Первое — создать конструкторское бюро в Италии, потому что здесь его просто не было. Все исследовательские и прочие работы велись в Гилдфорде. Нам нужно было разом нанять значительную часть технического персонала команды Формулы 1, это во-первых, а во-вторых, создавать машину к сезону 1998 года с его очень и очень значительными изменениями в регламенте. Вот так — строить машину и набирать персонал».

Приходится ли вам менять что-то как конструктору, когда перед вами машина, разработанная другим человеком, в данном случае Барнардом?

«Первое, что нужно сделать, это постараться понять эту машину. У меня и Барнарда разная конструкторская философия, это естественно. У каждого человека свой подход, ну, в какой-то степени. И в той машине были заложены некоторые базовые идеи, которые мне виделись иначе. Но первое, чему я обучен, — не ломать то, что есть, и не пытаться вложить в конструкцию собственные идеи, потому что это редко срабатывает. Итак, для начала нужно понять, что за зверь перед тобой. На это нужно время. Ну, а потом обнаружилась пара

фундаментальных ошибок, которые, к счастью, нам удалось исправить за относительно короткий срок».

Ferrari готовилась к первой гонке сезона, Гран-при Австралии, как к первой гонке любого сезона, начиная с 1979 года (и времен Джоди Шектера) — с поразительной долей неуверенности. Шумахер квалифицировался третьим. Старт с блеском выиграл Френтцен и повел гонку, сопровождаемый Култардом и Шумахером. Он планировал пройти дистанцию с двумя пит-стопами и благодаря более легкому баку быстро оторвался от преследователей, а после первой дозаправки на 18-м круге вернулся в гонку третьим. Так он и ехал, пока Култард и Шумахер, шедший с одним пит-стопом, не вернули ему лидерство. У Шумахера нечетко сработала заправочная машина, недодав ему топлива, и Михаэлю под занавес гонки пришлось заезжать в боксы еще раз — плеснуть немного бензина. Это отняло у него 4.4 секунды. Порядок после его возвращения — Култард, Френтцен, Шумахер — был нарушен в последний момент, когда у Френтцена отказали тормоза и он вылетел с трассы. Михаэль финишировал в 20 секундах позади Култарда.

В Сан-Паулу, на Гран-при Бразилии, он стартовал из первого ряда (поул завоевал Вильнёв). Михаэль отлично ушел со своей позиции, разгоняясь к «штопору», техничной связке в конце главной прямой. Вильнёв занял теоретически более выгодную позицию посередине трассы, но Шумахер пустил свой Ferrari по внутренней бровке, и из этой эски они вышли колесо в колесо. Шумахер имел преимущество, потому что оставался внутри. Вильнёву пришлось сместиться на внешний край. Там оказалось скользко, он соскочил на траву, поплясал там немного и вернулся в гонку, но только седьмым. Шумахер стал лидером.

Между тем на стартовом поле заглох Баррикелло (в тот год он выступал в команде Stewart), и все нужно было начинать сначала. Представьте себе, Михаэлю это удалось! Он настолько хорошо разогнался, что на входе в «штопор» опережал Вильнёва. Но Жак его не отпустил и в конце первого круга на главной прямой использовал все свои ресурсы — и вышел вперед слипстримом. В момент пересечения линии старта бесстрастный хронометраж зафиксировал расстояние, равное семи тысячным долям секунды между Ferrari и Williams, и в этот момент Шумахер был впереди. В первом повороте, несколько сот метров спустя лидировал уже Вильнёв. Довольно скоро маневр повторил Бергер, а после пит-стопа Михаэль откатился на пятое место. Много шума — и ничего…

Аргентина вместила в себя все плохое, что только могло

случиться. Стартовав из второго ряда, Михаэль в первом повороте сцепился с Баррикелло, развернул и протаранил его Stewart. Забрало шумахеровского шлема было залито маслом от Williams Френтцена, и Михаэль почти ничего не видел.

После трех гонок Вильнёв занимал в чемпионате первое место с двадцатью очками. Шумахер заработал всего восемь и занимал пятое место. По силам ли ему компенсировать отставание от Williams и McLaren? Можно поставить вопрос и иначе: если что-то не изменится в ближайшее время, Вильнёва, Френтцена, Хаккинена и Култарда скоро будет не догнать.

Все это усилило напряжение на Гран-при Сан-Марино в Имоле. В квалификации временами мелькала надежда, ведь поначалу Шумахер был самым быстрым. Но поул завоевал Вильнёв, а гонку после схода напарника выиграл Френтцен. Шумахер финишировал вторым, но в борьбе за победу реального участия не принял. «В принципе я доволен, — комментировал этот результат Михаэль. — Второе место (гримаса, исказившая лицо) — больше, чем я рассчитывал. Я предполагал, что буду третьим».

Тем не менее Ferrari заметно прибавлял в скорости, хоть пока и уступал соперникам. Я поинтересовался у Берна, насколько важно присутствие в команде гонщика типа Шумахера, когда идет работа по доводке машины и исправлению недостатков.

> «Жизненно необходимо! Одно из несомненных качеств Михаэля — умение почувствовать, поехала ли машина быстрее после проведенных с ней работ. Таких гонщиков немного. Положим, все гонщики способны подобрать баланс, который был бы им по душе. Но остается вопрос: отлично, шасси хорошо сбалансировано, но стало ли оно лучше держать трассу? Стало ли оно более быстрым? Работая с Михаэлем, я понял, что, если ему дать машину, которая хорошо держит трассу, он обычно находит способ, как с ней справляться. Если же сцепления мало или неточно подобран баланс, он перестраивает свой стиль и все равно находит, как с ней справиться. Он обладает способностью искать разные траектории в различных поворотах в зависимости от того, насколько машина слушается руля, и способен выжать из нее максимум, даже если она подготовлена не на сто процентов. Это уникальное качество. Таким уж точно обладает не каждый гонщик».

Монте-Карло дает шанс тем, кто умеет собрать в упряжку

скорость, точность и стабильность. Френтцен вырвал поул у Шумахера. «Я прошел три круга примерно в одном темпе. Это значит, что из машины я выжал максимум. Под конец попробовал еще, но результат не улучшил. Слишком сносит передок».

Те, кто постоянно бывает на Гран-при Монако, знают, что при себе обязательно надо иметь что-то, что позволит укрыться от дождя. Воскресенье, 11 мая, сполна оправдало прогноз погоды. Мелкая морось за полчаса до старта усилилась до хорошего дождя, который должен был утихнуть вскоре после начала гонки. Такие метаморфозы ненавидят во всех командах: невероятно сложно принять точное решение о том, как готовить машину к гонке.

В Williams сделали ставку на то, что погода будет меняться согласно прогнозу и дождь прекратится: Френтцена и Вильнёва отправили в бой с сухими настройками. Шумахер долго колебался, оставаясь на пит-лейне, взвешивал все за и против. Одна из его машин была настроена так же, как Williams (сухие настройки), другая (запасная) — на промежуточные условия. Затягивать с решением было нельзя: одну из машин нужно было выводить на стартовое поле. Выбор шин, естественно, можно было отложить на последний момент.

Тодт спокойно наблюдал за этим: «Михаэль пребывал в сомнении. Наконец, за двадцать минут до старта (за пять до момента, когда выезд с пит-лейна закрывается) он принял решение, остановив свой выбор на шасси номер сто семьдесят пять». Это была машина с промежуточными настройками. Начинался очередной мастер-класс.

Шумахер всегда отличался осмотрительностью, предпочитал основываться на фактах. «Я принял решение и прыгнул в одну из машин в самый последний момент».

На стартовом поле он попросил увеличить угол атаки крыльев и поставить промежуточную резину. На машине Френтцена, стоявшей радом, были слики. «Меня это привело в смятение», — признал Шумахер.

У него было чувство, что трасса может «просохнуть быстро», но никто во всем пелетоне не мог этого ни подтвердить, ни опровергнуть. Он знал, что в случае ошибки придется лишний раз свернуть на пит-стоп за более подходящей резиной, а это автоматически осложнит его положение, поскольку отыграться на улицах Монако непросто.

За его спиной на машину Вильнёва тоже ставили слики. Найджел Степни заглянул Шумахеру в глаза — они сияли. Степни уже знал, что это означает.

Когда пелетон ушел на формирующий круг, дождь в дальнем

конце трассы в районе площади Казино усилился. Выстраиваясь на старте, все 22 участника гонки уже знали, что их ждет — удача или провал. Когда погасли огни светофора, Френтцен тяжело стронулся с места и Шумахер тут же, задолго до подхода к повороту «Сен-Дево», вышел на первую позицию. На второе место проскочил Джанкарло Физикелла — на его Jordan тоже стояла промежуточная резина.

«Да, я выполнил потрясающий старт, — подтвердил Джанкарло. — Особенно если учесть, что я стартовал на промежуточных, а Михаэль на дождевых. Именно поэтому Ferrari поначалу была в более выгодном положении, но я думал только о том, чтобы сполна использовать свой шанс в данных условиях. Учитывая, что нас ждал пит-стоп, выбор стратегии имел очень большое значение — можно планировать собственную гонку без оглядки на соперников».

Это признание вдвойне интересно, поскольку Шумахер, как мы знаем, на самом деле шел на промежуточной резине, а дождевую поставил во время своего единственного пит-стопа (после 32 кругов). Не будем судить Физикеллу за эту ошибку. Как он верно подметил, думать нужно за себя.

В конец подъема Шумахер увеличил отрыв, хотя на площади у Казино, где асфальт выглядел, словно серый лед, Ferrari немного мотало. Он справился с этим.

Впереди был спуск к тоннелю, то самое место, где год назад он здорово оконфузился. «На этом участке на первом круге я шел сверхосторожно. И все равно на отрезке от «Мирабо» до тоннеля на протяжении всей гонки я испытывал немалые трудности. С одной стороны, я шел там настолько медленно, что, казалось, могу обогнать свою машину пешком. С другой, этого все равно было недостаточно».

Физикелле удалось немного отыграть у него отставание, но после тоннеля Михаэль снова ушел вперед. На главной прямой Ferrari вновь заплясал, но на сей раз это было лишь свидетельством того, с какой мощью Михаэль гнал свою машину вперед. Он уже пересек финишный створ, а Физикеллы все еще не было видно.

Когда же Джанкарло закончил свой круг, получилось вот что:

	Шумахер	Физикелла	Отрыв
1-й круг	1:58.76	2:05.44	+6.67

Реакцию Степни понять нетрудно: он работал с парнем, не склонным предаваться восторгам, предпочитающим твердо стоять на земле: «Ты просто хранишь надежду, что все сложится как надо…»

Можно отметить, что Физикелла был тогда молод (24 года),

проводил в гонках Гран-при свой всего лишь второй сезон, не заработал пока ни очка, и, сколь ни был осторожен Шумахер, должен был действовать еще осторожнее. Ведь это Монако, а он шел вторым. Можно вспомнить, что Джанкарло выступал здесь в Гран-при лишь однажды, в 1996 году, за рулем Minardi, и тогда, квалифицировавшись 18-м, закончил гонку аварией на первом же круге. Сейчас, несмотря на опасности, которые таил в себе «серый лед», несмотря на близость стальных рельсов, стоило Шумахеру допустить ошибку, и у Физикеллы появлялся шанс выиграть гонку.

Можно не сомневаться, отчасти так они и действовали на первом круге, и это объясняет значительный отрыв — да не отрыв, а просто пропасть! Разумеется, многое объясняет и огромный талант Шумахера. Рискну привести один пример. Гонка 1984 года проходила под дождем, со временем превратившимся в ливень. Прост (McLaren) опережал Мэнселла (Lotus) всего на 0.94 секунды, а не на шесть с половиной! Да, Прост ненавидел дождь, а Физикелла был не Мэнселл, и все же…

Степни может рассказать о достижениях Шумахера с особым пониманием: «Иногда в глазах гонщика можно заметить блеск. Он может смазать воскресную разминку — это не имеет значения, если в гонке он все делает как надо. И ты видишь, что он к этому готов. Он спокоен, его глаза сверкают, он настроен на гонку. Ты видишь, что он настроен, что он к ней готов. У некоторых такого не увидишь никогда, но если перед тобой Сенна, в девяти случаях из десяти он способен на невероятные вещи, когда ты видишь в его глазах такой блеск. Они полностью настроены и готовы. Непросто понять, что чувствует гонщик, но иногда это можно *увидеть*».

Но давайте закончим с первым кругом, оценив отставание следующей четверки, проскочившей финишный створ вслед за Физикеллой.

Ральф Шумахер: +8.51
Френтцен: +8.71
Баррикелло: +9.93
Херберт (Sauber): +10.89

«Нет, меня нисколько не испугало то, что Шумахер быстро исчез вдали. — рассказывает Физикелла, — Во внимание принимается масса параметров, в зависимости от которых меняется поведение машины: запас топлива на борту, состояние шин и так далее. Мы ожидали, что погода немного изменится, и потому промежуточная резина даст нам некоторое преимущество. Если же погода меняться не будет — а в данном случае так и

было, — то не имело смысла переживать по поводу Ferrari. Не забывайте, моя машина была настроена на сухую погоду, и лишь в самый последний момент, на стартовом поле мы изменили некоторые настройки. Я думал только о том, как отработать получше, чтобы занять как можно более высокое место и удержать в состоянии напряжения своих соперников. Меня нисколько не смущало, что я иду вторым. С тех пор, как я начал гоняться, я всегда боролся за первые места, а в 1994 году выиграл в Монако гонку Формулы 3. Так что я был спокоен и расслаблен. Раз уж я сумел победить здесь в Формуле 3, значит, сумею и в Формуле 1».

Второй круг стал логическим продолжением первого: чудо продолжалось. Когда Шумахер подтормаживал на входе в «Мирабо», откуда просматривается вся прямая площади у Казино, Физикеллы все еще не было видно. К концу круга отрыв возрос до 11 секунд.

Михаэль стабилизировал темп, и все равно шел на четыре или пять секунд быстрее Физикеллы, так что после трех кругов отрывы можно было уже и не показывать, как будто по улицам Монако шли две разные гонки.

Физикелла: +15.718
Ральф Шумахер: +16.648
Баррикелло: +16.965
Херберт: +18.614
Оливье Панис (Ligier): +24.689

Пять гонщиков совершили развороты или аварии, и это было только начало.

Имело ли значение для Физикеллы, что Шумахер скрылся из вида?

> «Нет. Знаете, когда избраны разные тактики, машины на стартовой прямой могут вести себя по-разному. Твое дело — отрабатывать по максимуму, как в квалификации. Но это касается отрезков между пит-стопами, и только в заключительной части гонки начинается непосредственная схватка с соперником».

Насколько непросто гоняться в Монако в дождь? Херберт, выступавший стабильно и сильно, сказал: «Сама трасса особых проблем не вызывает. Проблема — линии разметки, их там очень много. Годами там пытаются срезать эти линии, особенно на переходах, — и это самые заковыристые места. Иногда там скользко, даже если линии убраны. А в этот раз было особенно

тяжело».

Ну а как насчет обзорности? «На машинах сзади стоят фонари, но их не видно из-за фонтанов брызг. Работает периферия: ты видишь краем глаза отбойник и понимаешь, где ты находишься. Но не видишь того, что находится непосредственно перед тобой, особенно когда на трассе много воды. Лидеру намного легче — перед ним свободная трасса, но Михаэль хорош в любом случае. Думаю, гонка, проведенная им в Барселоне, была лучше».

Гонка была остановлена по истечении двухчасового лимита — на 62-м из 69 кругов. Шумахер ее выиграл, но на протяжении всей дистанции его беспокоила одна проблема: «У меня были проблемы с тормозами. В «Сен-Дево» частенько блокировались передние колеса».

На 53-м круге он «недостаточно сбросил скорость», но все обошлось: «Я мог вписаться в поворот, но рисковал зацепить отбойник и потому ушел в «карман», крутанулся и вернулся на трассу. Никаких проблем».

Он опередил Баррикелло на 53.3 секунды.

В конце 1990-х я поинтересовался у Степни, какая из гонок Шумахера ему запомнилась больше всего. Найджел задумался, после чего мягко произнес: «На мой взгляд, лучшей была та, что проходила в Монако под дождем. Это мое личное мнение, но Монте-Карло — лучшая с большим запасом. Испания в дождь в 1996-м — это тоже было сильно, но я выделяю победу в Монте-Карло. Монако — особенное место, место где обязательно хочется победить. Когда мы добились победы там, я испытал чувство глубокого удовлетворения».

Между тем Рори Берн на собственном опыте убедился в том, что феномен Ferrari — сущая правда: «Здесь, в Маранелло, воскресным вечером после победы Ferrari пришлось вывести на улицы полицию, чтобы контролировать дорожное движение, повсюду звенели колокола. Город просто сошел с ума. Ревели трубы, люди размахивали флагами. Куда бы я ни пошел воскресным вечером после гонки, с меня не брали денег за еду. Они отказывались принимать у меня плату!

Атмосфера там совершенна иная, чем в Англии, разница невероятная. Первую победу с тех пор, как я приехал в Маранелло, мы одержали в Монако, и я не мог поверить в то, что затем видел! Невероятно! Я и представить себе не мог, что такое вообще возможно. Эти люди просто сгорают от страсти. Трасса во Фьорано расположена достаточно близко от жилых районов. Но вместо того, чтобы жаловаться на шум, — а летом мы иногда проводим тесты до девяти вечера, — они просто садятся у своих

окон и наблюдают. Они зовут к себе друзей, рассаживаются на балконах — и смотрят. На улицах — не проехать. Там есть мост над объездной дорогой, так этот мост просто усыпан зрителями, желающими посмотреть, что происходит на трассе. Да, это потрясающе!»

Но Испания была полной противоположностью Монако. Шумахер стартовал из четвертого ряда и финишировал четвертым, отстав от победителя, Жака Вильнёва, почти на 18 секунд. Вильнёв снова стал лидером чемпионата.

В Канаде Михаэль буквально вырвал у Жака поул — их разделили 0.013 секунды. Как сказал Берн, «к Канаде мы обрели скорость».

Что же касается гонки, в ней было два главных героя — Култард и Шумахер. Вильнёв не доехал даже до конца первого круга. Дэвид лидировал до 39-го круга, на который у него был запланирован пит-стоп; Шумахер — до 43-го (своего второго пит-стопа); Култард — до 51-го (своего второго пит-стопа). Затем на машине Дэвида не сработало сцепление, и Шумахер вновь повел гонку, пока с трассы не вылетел Оливье Панис. Ligier француза испытывал проблемы с управляемостью с самого старта, в суматохе первого поворота была повреждена передняя подвеска. В одном из поворотов первого сектора машина отказалась поворачивать. Удар о близко расположенную стену был не критически сильным, против Паниса сложились обстоятельства: ударившись об одну стену, машина отрикошетила в другую, врезалась в нее под прямым углом и застряла в защитных покрышках. Каждый из двух ударов мог остаться незамеченным для гонщика, но вместе они привели к печальным последствиям — с переломами ног Панис вынужден был пропустить следующие несколько месяцев выступлений. Сейфти-кар в сопровождении эскорта из 10 машин, оставшихся к тому моменту в гонке, привел пелетон на финиш. Шумахер — 37 очков, Вильнёв — 30.

Михаэль сказал, что ему не доставляют удовольствия победы в гонках, в которых кто-то получает травмы, и, будучи президентом Ассоциации гонщиков, заговорил о безопасности, о необходимости всегда соблюдать ее меры, о том, как гонщики обсуждают особенности трасс после гонок, как срабатывают предложенные ими меры.

Ноша ответственности легла теперь на плечи Вильнёва, и напряжение усилилось после того, как во Франции Шумахер завоевал поул, а второе и третье время показали Френтцен и Ральф Шумахер и только четвертым был Жак. На первых позициях немецкое трио — такого уникального случая в истории чемпионатов еще не было.

Близкое положение сохранилось и в гонке, которую повел Шумахер, за ним шли Френтцен и Ирвайн и четвертым — Вильнёв. Михаэль к пятому кругу создал отрыв в 4.16 секунды, а Вильнёв понемногу отставал. Стратегия пит-стопов? У Шумахера — два. Но столько же у Френтцена и Ирвайна. А вот у Вильнёва — три. Кстати, Шумахер поначалу несся по ровному, словно биллиардный стол, асфальту Маньи-Кура в таком темпе, что Френтцен посчитал: у Михаэля малый запас топлива и, значит, ему не миновать третьего пит-стопа. Он ошибался!

Лидеры провели дозаправки после трети дистанции, сохранив прежний порядок. Между тем небо над автодромом темнело, и зрители на трибунах потянулись за плащами и зонтиками. Шумахер прибавил темп, чтобы создать отрыв побольше, какие бы сюрпризы в дальнейшем ни преподнесла погода. На 62-м круге во всполохах молний на трассу обрушился дождь. Шумахер поскользнулся в первом повороте, цепанул гравий двумя колесами, потом съехал всеми четырьмя, но сохранил движение и выполз обратно на асфальт. Он не поехал в боксы, как и Френтцен. До финиша оставалось пройти всего семь кругов, и он спокойно довел гонку до конца, опередив Хайнца-Харальда на 23 секунды. Вильнёв финишировал четвертым. Шумахер — 47 очков. Вильнёв — 33.

Этап в Силверстоуне однозначно сложился в пользу канадца. Жак победил, стартовав с поул-позиции. Шумахер немного полидировал, но на 39 круге заклинило подшипник заднего колеса. Оставалось только сидя в боксах делать хорошую мину при плохой игре. А вот Гран-при Германии получился нестандартным. С поул-позиции стартовал Бергер, вернувшийся в гонки после паузы, вызванной болезнью, а также гибелью отца в авиакатастрофе. Его ближайшим преследователем оказался Физикелла. Шумахер шел только третьим и вторую половину гонки провел без пятой передачи — но справился с этим и до финиша дошел. Физикелла пропорол шину, и Шумахер закончил заезд вторым. Бергер опередил его на 17 секунд, но Михаэля это совершенно не волновало. Куда важнее было узнать, каким финишировал Вильнёв. По радио ему сообщили, что канадец вылетел на 34-м круге после атаки на Ярно Трулли. Шумахер — 53, Вильнёв — 43.

Венгрия. Шумахер стартовал с поула, но шины запузырились и он дотянул до финиша лишь четвертым. Хуже того, лидировавшего Хилла, проводившего фантастическую гонку за Arrows, незадолго до финиша подвела машина, и он уступил победу Вильнёву. Шумахер — 56, Вильнёв — 53.

До конца сезона оставалось шесть гонок. Первая из них —

Бельгия, где тоже велик спрос на зонтики и плащи. Михаэль показал в квалификации третье время, уступив Вильнёву и Алези, — и это на запасной машине! Он буквально выдавил из себя быстрый круг (до этого он был лишь седьмым) и в боксах рассуждал о том, как много еще нужно сделать.

За 20 минут до старта пошел дождь. Боевая машина была настроена на сухую погоду, запасная — на промежуточную. Кроме того, в ее баках было поменьше топлива, чтобы создать задел, которого могло бы при необходимости хватить на внеплановую замену шин. Он выехал на трассу, сделал рекогносцировочный круг, присматриваясь, прикидывая, изучая. Слишком сыро!

Михаэль решил стартовать на запасной, отложив решение настолько, что последним приехал на стартовое поле. Взгляд по сторонам: почти все соперники поставили на свои машины дождевую резину. Он подумал, что если дождь зарядил ненадолго, как только он закончится, промежуточные шины дадут преимущество перед теми, кому придется мучиться на дождевых. Ну а пока трасса была залита водой, и гонка отправилась в путь в режиме сейфти-кара. Он отметил проблески солнца, мелькнувшего за тучами.

Три круга пелетон плыл в тучах брызг вслед за машиной службы безопасности, а когда гонка пошла в боевом режиме, ее повел Вильнёв. Алези в дождевом тумане шел вторым. Шумахер сразу вслед за ним — третьим. В начале следующего круга они с Жаном, рассекая лужи, устроили короткий спринт к «Ля Сурс», и Михаэль захватил внутреннюю траекторию. На подходе к «Ле Комб» он уже нагнал Вильнёва, дернулся было и здесь на внутреннюю бровку, но не хватило дистанции. Он повторил свою попытку после «Ле Комб» и, проплыв мимо Жака, унесся вдаль. Когда Вильнёв отправился за промежуточной резиной, на второе место вышел Физикелла, но отрыв к этому времени был таков, что Михаэль вполне успевал сгонять в свой родной Керпен, попить чайку и вернуться в гонку лидером.

Шумахер провел свой пит-стоп на 14-м круге (8.0 секунд) и на сликах продолжил заезд. Немного позже он провел еще один пит-стоп, затем сбросил темп и победил с преимуществом перед Физикеллой «в каких-то» 26 секунд (Жак финишировал пятым). Счет Шумахер — 66, Вильнёв — 55. В своем бесподобном стиле Михаэль определил итоги гонки как «удовлетворительные».

В Монце Ferrari явно не хватало скорости (Жак пятый, Михаэль шестой). То же самое относится и к Австрии, где Шумахер к тому же схлопотал штраф стоп-энд-гоу за обгон Френтцена под желтыми флагами. Вильнёв выиграл ту гонку и

вплотную подтянулся к Михаэлю в общем зачете: Шумахер — 68, Вильнёв — 67. Впереди оставались три гонки.

На Гран-при Люксембурга, проходившем на Нюрбургринге, Михаэль в квалификации был пятым. На этой трассе путь от стартового поля до первого поворота достаточно длинен, чтобы выигрывать или проигрывать позиции. Да и сам поворот хорош! На подходе к нему Михаэль принял вправо, мимо него пошел Физикелла, а того, в свою очередь, по внешней бровке пытался обойти Ральф Шумахер. Михаэль тут же метнулся влево. Ральф и Джанкарло вдвоем пытались ворваться в первый поворот. Ральф, обходя напарника, начал поворот так жестко, что двумя колесами соскочил на обочину, и с ним почти поравнялся Михаэль. Физикелла поддел Ральфа сзади, и Jordan взмыл в воздух, правым задним колесом чиркнув по кокпиту Ferrari.

Михаэль вынужден был уворачиваться, срезая по гравийной ловушке, и через два круга ушел в боксы, где покинул свою машину. Подвеска была повреждена. Он проявил невиданные братские чувства, заметив: «Какая жалость, что это происшествие случилось с моим братом». Но этого было недостаточно. «Не думаю, что кого-то следует винить, ведь умысла в этом не было». Вильнёв выиграл гонку, и счет разом стал 77:68 в пользу канадца.

Шумахеру кровь из носа нужна была победа в Японии. Вильнёв выиграл поул (у Шумахера второе время), но вышел на гонку, будучи в подвешенном состоянии из-за субботнего инцидента, когда он игнорировал желтые флаги и, поскольку это произошло уже в четвертый раз за сезон, был исключен из гонки, а на старт вышел только благодаря поданной Williams апелляции. Сколько бы очков он ни заработал — а в том, что он что-то заработает, сомневаться не приходилось, — почти наверняка он будет их лишен впоследствии.

Жак выбрал очевидную тактику, лидируя в гонке медленно. Расчет был на то, что удастся собрать позади себя соперников, и Шумахеру придется с ними разбираться. Жаку действительно удалось выполнить задуманное на первом круге, раз уж Бергер, шедший шестым, уступал ему всего 2 секунды. На втором круге, в эсках первого сектора, на подходе к правому повороту Ирвайн по внешней бровке обошел Хаккинена и продолжил движение по той же траектории, опередив и Шумахера. Со стороны могло показаться, что ирландец провел потрясающий обгон, но посвященным было ясно, что речь идет об исполнении командных установок. Эдди нагнал Вильнёва, показав лучшее время круга, и прошел его в шикане. Для Жака это было очень некстати. Он прекрасно понимал, что в какой-то момент Ирвайн должен будет исполнить свои обязательства перед командой и начнет помогать

Шумахеру.

Пит-стопы перетряхнули ряды, хотя за время своей дозаправки Михаэль отыграл достаточно, чтобы оказаться на трассе в тот самый момент, когда Вильнёв выезжал со своего. Жак, зная об этом, предпринял силовой маневр, сместившись поперек трассы. Шумахер назвал это действие «потенциально очень опасным». Он ответил аналогичным маневром, на полном ходу сместившись вправо. Траектории машин пересеклись, и алая Ferrari, молнией проскочив мимо бело-голубого Williams, первой вошла в первый поворот. Ирвайн сбросил темп и пропустил Шумахера вперед, а затем заблокировал Вильнёва. Когда Жак заправлялся второй раз, заправочная машина дала сбой, и канадец финишировал лишь пятым. Со стороны Ferrari это была блистательно разыгранная командная тактическая комбинация. Победа Шумахера сделала финал на Гран-при Европы в Хересе главным событием года.

Покидая Сузуку, Вильнёв увозил 79 очков против 78 у Шумахера, но два очка, заработанные канадцем в Японии. FIA у него забрала — мы же помним, он стартовал лишь благодаря апелляции, — и команда не стала оспаривать это решение, чтобы не спровоцировать федерацию на дисквалификацию Вильнёва в Хересе.

Таким образом, счет стал 77:78 в пользу Шумахера, а значит, исход борьбы за титул должна была решить последняя гонка сезона в холмах Андалусии. Чемпионом станет тот, кто раньше пересечет линию финиша. При этом в случае равенства по очкам титул доставался Жаку — у него было больше побед.

Большие Призы не заглядывали в Херес, на узкую по современным меркам трассу, требовавшую терпения и аккуратности, уже три года. Это означало, что асфальту не хватало сцепных свойств, ведь он почти не был покрыт слоем резины. Соответственно, результаты, показанные в пятницу, не имели особого значения.

Главные дела начались в субботу на тренировках, вернее, после их окончания, когда напряжение достигло высшей точки. Вильнёв направился к Ирвайну, все еще сидящему в кокпите Ferrari, обвиняя ирландца в блокировании. Погрозив Эдди пальцем, Жак потребовал, чтобы тот прекратил вести себя как идиот. По подсчетам Вильнёва, Ирвайн уже в третий раз за эти дни намеренно сбрасывал скорость, поджидая, пока канадец подъедет к нему поближе. «Всем известно, что он клоун», — бросил Вильнёв. Ирвайн ответил позже, заявив, что Жак всегда ведет себя подобным образом и что он, Эдди, совершенно не понимает, в чем проблема!

Квалификация принесла уникальный результат. Сначала отличный круг выдал Вильнёв. Казалось, что показанного им результата достаточно, чтобы стартовать с поул-позиции.

Система хронометража показала: 1:21.072.

Следом из заключительного левого поворота вынырнул Шумахер. Аккуратное прохождение поворота с наездом на бело-синюю полоску поребрика, плавный набор скорости и бросок к финишному створу.

Система хронометража показала: 1:21.072.

Такого еще не бывало, чтобы два лучших результата совпадали до третьего знака после запятой! До окончания квалификации оставалось 10 минут, когда из последнего поворота вынырнул Хайнц-Харальд Френтцен и понесся, разгоняясь в финишном спурте.

Система хронометража показала: 1:21.072.

Невероятно! Стартовая расстановка определилась согласно порядку, в котором был показан один для этой троицы результат: Вильнёв, Шумахер, Френтцен. Ирвайн получил седьмое место и заметил, что теперь он мало чем может помочь Шумахеру.

В эти дни крытый картодром в Керпене, принадлежащий семейству Шумахер, был превращен в импровизированный кинотеатр, где за ходом гонки могли наблюдать 800 гостей. Бюргеры в окрестных деревнях, презрев собственные принципы, вывесили в окнах флаги с изображением Жеребца. На площади симпатичные девчонки продавали кепки и футболки, разложив их на выносном столе, а по соседству парни, уже успевшие обзавестись этими майками, скатывали на землю бочонки с пивом. Маленькая девочка куталась в шарф Ferrari, а на щеке у нее маминой помадой было выведено: «Shumi». Какой-то мужик колотил в барабан, на котором была нарисована физиономия клоуна (не Ирвайна). Другой выстригал на газоне эмблему Ferrari, и это ему более или менее удавалось.

Немецкое телевидение показывало кадры, на которых Вилли Вебер демонстрировал футболки с надписью «Михаэль Шумахер — чемпион мира Ф1 1997 года», чем, возможно, дразнил судьбу.

В Маранелло на площади от давно собравшихся здесь людей потянулись длинные тени. Их было около 10 тысяч, болельщиков, пришедших посмотреть гонку на огромном экране. Молитвы за победу Шумахера уже были вознесены на паперти старинной церкви, шпили которой тянулись в небо, словно хрупкие сталагмиты. Цветы в кадках, вынесенных на площадь, имели красный цвет, а на верхних этажах домов, на балконах реяли алые флаги — так же как и в Керпене. У двух общин, во многом столь не похожих, нашлись причины для единения.

Джоди Шектер приехал в Херес и бродил по паддоку со своей неизменной, чуть ироничной улыбкой. Он был тщательно подстрижен в деловом стиле. Время его изменило, но лишь слегка. Годы изменили и его южноафриканский акцент, немного его смягчив.

Лучи осеннего солнца тянулись над Хересом, но было достаточно тепло, чтобы Шумахер спустил свой комбинезон до пояса и так, облаченный в белую футболку, прошел от боксов до моторхоума. На футболке были эмблемы Ferrari и Marlboro, ни слова о чемпионстве в 1997-м. Он выглядел совершенно невозмутимым, как всегда, когда напряжение было высоко.

Браун, стоявший неподалеку от боксов Ferrari, смотрел на окружающую действительность с мягкой учительской улыбкой. «На разминке все было в порядке. Никаких проблем. Сейчас мы просто заканчиваем подготовку к гонке», — сказал он быстро, отрывисто, не сказав, по сути, ничего нового.

Какую тактику изберет Williams?
«Понятия не имею».

Он повернулся и скрылся во мраке бокса.

На картодроме в Керпене немецкий телеканал RTL брал интервью у Рольфа и Элизабет Шумахеров. Мать, маленькая яркая блондинка, была одета в желтую куртку. Забавно, у них с Михаэлем мало общих черт лица. Она беспрестанно жевала резинку, видимо, чтобы успокоиться.

Интервьюер поинтересовался, насколько они подготовились к этому великому дню. Что родители испытывают в этот момент? «Никак я не готовилась и очень волнуюсь», — отвечала она.

Во сколько вы проснулись?
«В шесть тридцать».
Кофе?..
«Да».
Разговаривали ли вы с матерями Френтцена или Вильнёва?
«Нет, не разговаривала. Я с ними не знакома. У меня нет их телефонов».

Рольф облачен в джинсы и долгополое пальто. Поседевшая, благородная шевелюра, очки. Забавно, в облике четко просматриваются черты Михаэля, его глаза, очертания губ. «Я могу показаться невозмутимым, но, как отец, очень переживаю. Прежде всего, хотел бы пожелать всем участникам гонки удачи». Он отметил: что бы ни случилось, ниже второго места Михаэль не

опустится. «Есть много гонщиков, которые и близко на поднимались на такой уровень…»

Если говорить о Ferrari, такое за последние годы удалось только Просту.

Родители ведут себя не слишком скрытно и уж точно не демонстративно: обычная пара, имеющая такое же отношение к происходящему, как, скажем, Шектер, ни больше ни меньше. Обычные люди выражают свои эмоции.

На стартовом поле толпа окружила машину Вильнёва — такая плотная, что ни гонщика, ни машины невозможно было рассмотреть.

Браун стоял возле Ferrari Шумахера как человек, отвечающий за эту машину.

По всей ширине трассы разлилось людское море: гости, механики, официальные лица, пресса, они слоняются туда-сюда, обмениваются репликами, позируют, работают, пытаются работать…

Где-то тут должен быть Arrows Дэймона Хилла — позади машины Шумахера, по соседству с машиной Френтцена. Еще одна сюжетная линия! Шумахер поделился своим мнением, что он рассматривает Хилла как третьего гонщика Williams и надеется, «что он не станет вмешиваться».

Шектер, стоя на стартовом поле посреди людского моря, дает интервью, рассказывая, что Италия сойдет с ума, если Шумахер выиграет титул. Он добавил, что любой гонщик, выступающий за Ferrari, представляет итальянскую нацию. О том, что Шумахер станет его наследником в истории Ferrari, он отзывался философски, заметив, что это пойдет на пользу всему спорту.

Наконец, 22 автомобиля уходят на формирующий круг. Затем Вильнёв медленно накатывает на свое место по левую сторону поля, Шумахер встает справа. Впереди 69 кругов — что-то около 305 километров гонки.

Одна за другой загораются пять красных точек и гаснут. Вильнёв смещается на середину трассы, но два черных следа от резины, остающиеся на его стартовой позиции, выдают пробуксовку. Шумахер уходит со своей позиции блестяще, чисто и легко, и сразу же захватывает лидерство. Вильнёва обходит еще и Френтцен. Уходя на второй круг, Френтцен уступает Михаэлю 1.981 секунды, Вильнёв — 3.221. Такое положение сохраняется до тех пор, пока на восьмом круге Френтцен не пропускает Вильнёва вперед. Вот она, первая часть сегодняшней интриги: сумеет ли Жак достать Михаэля, отыграв 4.3 секунды отставания? На девятом круге он немного подтягивается, показав лучшее время круга, но Шумахер тут же отыгрывается — теперь лучший круг у

него.

Они ведут позиционный поединок до первой серии пит-стопов — Шумахер уходит на пит-лейн на 22-м круге, Вильнёв — на 23-м. Затем, пока дозаправки будут проводить Френтцен, Хаккинен и Култард, Жак попытается атаковать Михаэля. К 28-му кругу первая серия завершена. Шумахер по-прежнему первый, Вильнёв по-прежнему второй. Но это лишь первые залпы.

На 31-м круге отрыв составляет 3.1 секунды. Вильнёв, словно терьер, вцепившийся в свою жертву, с каждым кругом понемногу отгрызает у Шумахера расстояние. На 34-м круге отрыв сокращается до 2.3 секунды. Жак нажимает сильнее и через два круга проигрывает уже меньше двух секунд. Затем меньше полутора. На 39-м круге разрыв составляет 1.04 секунды.

Они обходят круговых и готовятся ко вторым пит-стопам. Шумахер на 43-м круге (простоял на «яме» 9.4 секунды, заправившись до самого финиша). Вильнёв кругом позже (8.3 секунды — тоже до самого финиша). Вернувшись на трассу, Вильнёв оказался за спиной у Култарда и занервничал, не сумев пройти его сразу. Шумахер начал уходить в отрыв. Но на следующем круге Дэвид ушел на дозаправку. Разрыв — 2.5 секунды, и Жак знает, что скоро износ шин может стать критическим — слишком большим, чтобы рассчитывать на успешную атаку. У него было круга три на то, чтобы достать и обойти Шумахера — или распрощаться с надеждами на титул.

Жак подтянулся к Михаэлю, и на 48-й круг они уходили буквально друг за дружкой (0.3 секунды).

Вильнёв повис на крыле у соперника в первом повороте, правом, проследовал за ним сквозь второй, также правый, затем левый, продержался рядом на длинной правой дуге — и вот они понеслись по прямой, ведущей к повороту «Драй Сэк», вплотную друг за другом по левой стороне полотна.

На подходе к вираж Вильнёв выпрыгнул из-за спины Шумахера вправо, на свободную часть трассы, и на очень позднем торможении поравнялся с Шумахером. Он занял внутреннюю траекторию на входе в поворот, и Шумахеру ничего не оставалось, кроме как попытаться ограничить маневр канадца на выходе. Вильнёв был на полкорпуса впереди — слева Шумахер, справа травянистая обочина. Путь был только один — вперед. Напряжение возросло до предела. Шумахер прижал его вправо настолько, что Williams зацепил обочину и все же остался впереди.

И тут Ferrari неожиданно метнулся вправо, ударил передним колесом в бок Williams в районе кокпита.

Вильнёв «не очень-то удивился, когда он в конце концов

решился повернуть в меня. В какой-то степени я ждал этого и потому знал, что очень рискую».

После удара Ferrari вынесло на другую сторону трассы и дальше, в гравий. А Вильнёв поехал дальше. На удивление его машина выдержала жесткий удар, избежав заметных повреждений. Ну а Шумахер завяз в гравии — задние колеса отчаянно вращались, но не могли сдвинуть машину с места. Он выбрался из кокпита и побрел прочь, стянул шлем и остался стоять на невысокой стенке, пока Вильнёв раз за разом проезжал мимо.

Со стороны виновником столкновения выглядел Шумахер, а бортовая камера подтвердила это предположение с абсолютной очевидностью. Когда запись начали раз за разом прокручивать все телекомпании мира, было отлично видно, как Вильнёв проходит по внутреннему краю. Шумахер пытается его зажать, поворот головы в сторону соперника, потом следует короткое движение рулем, и Ferrari бьет Williams в борт. Этого невозможно было не разглядеть…

Пока Жак ехал к своей короне, кто-то подвез Михаэля до боксов на мотороллере. Для исхода борьбы за титул было уже совершенно неважно, что Вильнёв пропустил вперед сначала Хаккинен, а затем и Култарда. Третьего места ему было более чем достаточно — и Шектер сохранил славу последнего человека, которому удалось укротить Жеребца. Футболки Вилли Веббера с надписью «Михаэль Шумахер — чемпион мира Ф1 1997 года»? Говорят, на вечеринке Williams в такой видели Вильнёва…

Последовало разбирательство. Шумахер утверждал, что попытка обгона в исполнении Вильнёва была «оптимистичной» и что он «был очень удивлен этим маневром». Однако, если взглянуть на ситуацию с другой стороны, получалось, что его защита была излишне оптимистичной и уж конечно, совершенно некорректной.

Несколько дней спустя на пресс-конференции в Маранелло Михаэль смягчил свою позицию, признав, что совершил ошибку, добавив при этом: «Я человек, а не машина».

Спустя две недели после Хереса Всемирный совет FIA принял решение исключить его из личного зачета чемпионата мира и этим ограничился, повелев лишь в качестве дополнительного наказания отработать в пиар-кампании Еврокомиссии, посвященной проблемам дорожной безопасности. Макс Мосли объяснил эту мягкость тем, что, по мнению совета, движение рулем в исполнении Шумахера было необдуманным, инстинктивным.

Позднее Михаэль признался, что после гонки три дня не мог

нормально уснуть, «чувствуя ответственность за то, что я сделал. Это был инстинктивный акт и очень важно, что они согласились: это было сделано неумышленно».

Столкновение заставило задуматься о том, с какой страстью Шумахер делает свое дело, а также о том, что если ты постоянно побеждаешь в гонках такого высокого уровня, то подобные методы обороны своей позиции неприемлемы. Ведь доказал же Вильнёв, что можно побеждать и в рамках правил. А история карьеры Мики Хаккинена от его первой победы и до чемпионского титула 1998 года — разве ее нельзя считать примером достойного поведения?

Происшествие в Хересе оставило без ответа и некоторые другие вопросы. Быть может, проблема в том, что прочность современных машин провоцирует гонщиков на поступки, которые в былые времена могли привести к фатальным последствиям? Не в том ли беда, что люди, вкладывающие деньги в современные гонки Гран-при под впечатлением от телерейтингов, довольны подобным исходом столкновения и его последствий: все целы, рейтинги растут? И достойно ли исполняет свои обязанности FIA, слегка отшлепавшая Шумахера вместо того, чтобы пинками погнать его до самого Керпена?

Инцидент в Хересе стал очередной демонстрацией человеческой слабости. В случае с Шумахером это проявилось с наибольшей очевидностью.

Джон Барнард к тому времени давно уже не работал в Ferrari, но мне было интересно послушать его мнение о сильных сторонах Шумахера и о том, за какие заслуги его ценят так высоко.

> «Как можно такое объяснить! — отвечал Барнард, — Возьмите всех этих лучших из лучших, я имею в виду в том числе и гонщиков вроде Проста и Лауды. Они преданы своему делу *настолько*, что стороннему человеку и не понять. Они настолько увлечены тем, что делают, что не задумываются *ни о чем другом*. Все они отличаются гоночным даром от природы, это их вторая натура. *Ехать быстро* — это их вторая натура!
>
> Все это дает им огромный запас, чтобы во время гонки подумать о машине, о шинах и о прочем. *Где надо прибавить? Как добиться своего? Надо обсудить это с моим инженером* и так далее, и так далее. Их всех отличают такие способности, все они обладают классической, непостижимой самоотдачей. Она может стереть в порошок любого инженера. Сенна? Я знавал людей, которые говорили: «Нет, это невозможно, я так

больше не могу! Я за ним не успеваю!» Эти парни настолько погружены в то, что они делают.

Шумахер из той же породы, хотя, пожалуй, касается это не столько машины (желания знать о ней каждую мелочь), сколько подготовки, самоотдачи. Он всегда стремится быть в лучшей физической форме, чем любой из его соперников, он хочет быть физически самым подготовленным — *он должен быть уверен в этом*! Ему необходимо окружить себя теми, кого он читает лучшими специалистами, это дает уверенность в том, что дело можно будет сделать лучше других. Он хочет во всем быть на шаг впереди других».

Интересно также и мнение Барнарда о спринтах, которые Шумахер предпринимает по ходу гонки, стремясь обеспечить себе запас, несмотря на то что со стороны кажется, будто он уже идет на пределе.

«Важная часть вопроса — *идет на пределе*. Иногда ты точно знаешь, что это не так. Это происходит снова и снова: кто-то «проваливается», есть шанс заработать больше очков или что-то подобное — и вдруг стрелки на часах начинают двигаться быстрее! И ты задаешься вопросом: а чем твой гонщик занимался до этого? Это вопрос мотивации. Лучшие из лучших сохраняют ее на высоком уровне, даже когда сидят в хвосте пелетона. Они думают: «О'кей, я сейчас позади, но если я сделаю то-то и то-то, то смогу выбраться». Другие же просто едут себе и едут — и таких очень много.

Кругом только и разговоров, что о хороших стратегиях, просто потрясающих стратегиях, и все хорошо знают, что нужно делать, все умеют пользоваться радиосвязью, все умеют говорить: «У тебя так много кругов, чтобы отыграть так много секунд!» Но *(усмешка)* бессмысленно говорить такие вещи парню, не способному исполнить ваши пожелания! Если вы скажете что-то такое Бергеру, он вас просто пошлет, потому что и так работает на пределе. Многие из них очень не любят, когда их просят поехать быстрее. Они считают оскорблением вопрос: «Ты не мог бы немного прибавить?» Шумахера дважды просить не надо. Он способен прибавить даже по ходу круга. Еще раз скажу, что это свидетельство полной концентрации, умения отключиться от всего остального и сосредоточиться на самом главном».

Одни после гонки кажутся выжатыми словно лимон, другие, особенно Шумахер, выглядят совершенно свеженькими.

> «В этом и заключается разница между парнями, одаренными от природы, и теми, кто ужасно хочет добиться результата и изводит себя до конца. Таким был Мэнселл. Многие-многие годы его не считали достойным гонщиком, но со временем все пришло. Таким же был и Хант. Был у него год, когда он знал, что либо получит машину, которая позволит ему добиться желаемого, либо найдет достаточно мощную команду, чтобы построить такую машину. И в том и в другом случае такие парни понимают, что ситуация очень благоприятная и другого такого шанса у них может не быть. Такое внутреннее чувство: «Это мой шанс! Я должен его использовать и ради этого вывернусь наизнанку». Именно это и делал Мэнселл. Я видел, как он в квалификациях выдавал ослепительные результаты только потому, что был невероятно отважен. Исключительная отвага — это составляющая твердой решимости, построенной на формуле: «Это мой шанс! Если я его не использую сейчас, то не использую никогда». Потрясающий был гонщик, старина Мэнселл! Бывало он говорил мне: «Сделай достаточно быструю машину. Остальное я доведу сам». Он прыгал за руль — и остальное делала его отвага».

На этом Барнард остановился, задумался, повторил, что Хант был «одноразовым чемпионом, тогда как Шумахер, Сенна или Прост знали, как надо выигрывать чемпионаты, — и выигрывали их. Вот в чем разница!».

Тут Барнард задумался вновь.

> «Если возвращаться к Шумахеру, водительский талант налицо. Скорость, реакция, отвага — все есть. Он невероятно быстр, и это отличает таких же, как он, — они все невероятно быстры. Кроме того, они способны оценивать все сопутствующие обстоятельства, принимать во внимание все проблемы, возникающие вне кокпита. Лучшие из лучших все это включают в свою калькуляцию. И это позволяет им добиваться своего!»

Глава 8. В шаге от цели

Ferrari F300 был представлен в начале января в обычном для фирмы стиле. Необычным было то, что Росс Браун сразу поставил вопрос ребром: «В этом году нас устроит только тотальный успех». Лука ди Монтедземоло его поддержал: «Сегодня мы впервые с уверенностью можем сказать, что Ferrari по силам выиграть чемпионат мира. Начиная сезон, мы ставим перед собой задачу победить».

Шумахер опробовал машину во Фьорано и Хересе и столкнулся с проблемами, в том числе с отказами электроники, управляющей работой коробки передач. За два дня Михаэль накрутил всего 33 круга. Затем он отравился на тесты в Муджелло, где назвал машину «несколько нервной, какой, собственно, и должна быть гоночная машина». Тем временем Мика Хаккинен уже на третьем круге, пройденном им на новом McLaren в полный газ, побил рекорд Барселоны

Новый Ferrari был первым, созданным Рори Берном, и нам было интересно сравнить концептуальный подход его и Джона Барнарда. Джон отдавал предпочтение стабильности задней части, тогда как Шумахер предъявлял обратные требования. Как решал эту задачу Берн? Ему слово.

> «Методика настройки машины, которой отдавал предпочтение Барнард, не подходила — думаю, я могу так сказать — стилю Шумахера. Я уверен, Михаэль и из нее выжал бы максимум, но он чувствовал, что потенциально машину можно заставить ехать быстрее, если перестроить на его, Михаэля, вкус. Он предпочитает некоторую нервозность на передке. Если вдуматься, суть в том, что изменение прижимной силы на передке практически не влияет на характеристики сопротивления воздуха. Можно настроить машину так, чтобы прижимная сила на передке была выше, чем, условно говоря, в варианте, которому отдает предпочтение Барнард. И суммарная прижимная сила будет выше.
>
> *Это ведь ни в коем случае не критика Барнарда или кого-то другого? Речь идет всего лишь о различиях в подходе в решении одной и той оке задачи?*
>
> «Да, конечно, именно так! Прост не стал бы садиться с машину, подобную этой. Он предпочитал гоняться на таких машинах, какими их описал Барнард».

Вы сейчас проектируете машину девяносто восьмого года. И вы все это учитываете в своей работе?

«Да, но, честно говоря, я делаю машину такой, чтобы она, как мне представляется, лучше держала трассу. Такая машина будет более быстрой, более сбалансированной и более гибкой в балансировке. Гонщик адаптирует ее, подстроит под свой стиль, но в основе своей — в развесовке, распределении аэродинамической нагрузки, чувствительности — я проектирую ее такой, какой я представляю себе самую быструю машину».

Но ведь это означает, что вы проектируете машину под него?

«Верно».

И чем больше она будет соответствовать его запросам, тем быстрее он сможет ехать…

«Да, конечно, но его запросы полностью отвечают тому, что необходимо для быстрой езды, так что тут нет никакого конфликта интересов».

Составы ведущих команд:
Benetton: Физикелла, Вурц
Ferrari: Шумахер, Ирвайн
Jordan: Хилл, Р. Шумахер
McLaren: Хаккинен, Култард
Williams: Вильнёв, Френтцен

В Мельбурне в пятницу на тренировке, проходившей под моросящим дождем. Шумахер показал лучшее время, но «погода осложнила работу по нормальной настройке автомобиля. Тренировка превратилась, в общем-то, в лотерею. Мне не удалось ни одного круга пройти чисто». Он квалифицировался во втором ряду и выразил удовлетворение своей машиной, хотя она «пока не вполне соответствует уровню, на который мы нацелены». В гонке Михаэль прошел пять кругов — потом полетел мотор. Первые два места заняли гонщики McLaren, привезшие круг ближайшему преследователю, которым оказался Френтцен.

Бразилия сложилась удачнее, хотя он вновь стартовал из второго ряда, сказав: «Думаю, в нормальных условиях McLaren будет непобедима, но мы должны стать лучшими из прочих». Так и вышло. Хаккинен победил, Култард финишировал вторым, Шумахер — третьим. И заговорил о том, как извлечь максимум из того, чем располагает команда.

Аргентина начиналась так же, как Мельбурн и Сан-Паулу. В пятницу Михаэль был вторым (1:29.114 против 1:28.130 у

Култарда). Он заявил: «Мне нравятся новые широкие передние шины Goodyear. Они помогли нам сократить отставание. Кроме того, мы кое-что усовершенствовали в машине. Если оценивать результаты, я показал лучшее время на первом секторе и был всего на пару десятых медленнее на остальных».

Он подтвердил это в квалификации, вытащив свой Ferrari в первый ряд стартового поля: «Случилось чудо. Я пока не на поул-позиции, но уже разделил гонщиков McLaren. Чувствую, что вот теперь, быть может, мы начнем путь к своей цели».

На сигнал светофора плохо отреагировало его сцепление… Михаэль сцепился с Хаккиненом, прошел его в правом повороте, оторвался и бросился в погоню за Култардом. К пятому кругу он настиг Дэвида, и тут у шотландца дала сбой коробка передач. На входе в шикану он открыл калитку. Шумахер немедленно сунул в щель нос своего Ferrari, Култард попытался прикрыть неожиданно выпрыгнувшую из-под него траекторию, но лишь наехал задним колесом на переднее колесо Шумахера и отправился в непродолжительный полет.

«На предыдущем круге он уже заходил в эту шикану слишком широко, — сказал Шумахер, — Вот почему я пошел в эту щель, а он, судя по всему, решил ее захлопнуть. Я не хотел сбрасывать скорость, потому что чувствовал, что могу пройти. Машина получила повреждения, неохотно входила в повороты, и это особенно сильно ощущалось в правых поворотах».

Добавим, что он шел с двумя пит-стопами, а гонщики McLaren с одним. Это значит, что Михаэлю нужно было как-то создать задел в 20 секунд. Не удалось — и после своего пит-стопа на 28-м круге Михаэль уступил лидерство. Хаккинен пробыл на трассе еще 12 кругов, затем вернул первую позицию Шумахеру, когда пришел черед дозаправляться. По плану Михаэлю предстояло второй раз заехать на пит-лейн через 11 кругов. На 50-м круге он опережал ближайшего преследователя на 17 секунд, через три круга довел этот отрыв до 21 секунды, и, когда возвращался на трассу после пит-стопа, Хаккинен был совсем рядом, но перед ним шел круговой. Остальное казалось делом техники, но на 67-м круге пошел дождь. Михаэль соскочил с трассы в последнем повороте. Он пересек гравийную ловушку и выбрался на трассу.

«Я был ослеплен бликами и потерял контроль, — рассказывал Шумахер, — Но я помнил, что в этом же месте на разминке вылетел и завяз в гравии Джонни Херберт, и потому не стал тормозить, ходом проскочил до боковой дорожки — я знал, что она там есть, убедился в этом на формирующем круге».

Он опередил Хаккинена более чем на 22 секунды. Третьим

финишировал Ирвайн. Победное шествие McLaren было прервано. Надолго ли?

Гран-при Сан-Марино обретал крайне важное значение. По силам ли Ferrari сравняться с McLaren? В пятницу на тренировках Михаэль был третьим и заключил, что «мы не так уж далеко от них, но я не знаю, использовали ли они свежие шины. Ситуация сложнее, чем я думал, и моя машина пока не настроена как надо. Она трудно предсказуема, ею сложно управлять».

Квалифицировался он третьим. Гонка, если коротко, сложилась так: Култард лидировал от старта до финиша. Хаккинен шел вторым, но на 17-м круге у него отказала коробка. Так Шумахер поднялся на второе место. Как и годом ранее, борьбы в Имоле не получилось.

Барселона больше подходила McLaren, и Шумахер, финишировав третьим, далеко отстал от гонщиков британской команды. Хаккинен — 36 очков, Култард — 29, Шумахер — 24.

Вот так он оказался всего лишь третьим в личном зачете, хотя шансов на титул не утратил.

В Монако все шло не так с самого начала уик-энда. Он разбил машину на площади у Казино на тренировке («Перестарался, потерял управление»), в квалификации показал четвертое время и говорил только о шансах подняться на подиум. До серии пит-стопов порядок в тройке лидеров был таков: Хаккинен, Физикелла, Шумахер. Михаэль побывал в боксах на 30-м круге и вернулся на трассу позади Вурца, который еще не дозаправлялся. В шпильке «Левс» Алекс, похоже, увлекся борьбой трех круговых, шедших перед ним плотным строем, и не заметил, как Шумахер попытался пройти его по внутренней траектории. Две машины сплелись колесами. В горячке боя Вурц отыграл позицию, но на подходе к тоннелю Шумахер обошел его вновь: «Я попытался обойти Алекса, потому что он оставил дверь открытой. Мы столкнулись, но не сильно. Это было обычное гоночное происшествие, за которое я его совершенно не виню».

Вурц тоже живо помнит этот эпизод: «Это был мой последний круг перед пит-стопом. Передо мной оказались три соперника, они явно тормозили друг друга. Потом я увидел, как сзади подтягивается Михаэль. Я подумал: о'кей, если я вступлю в схватку, то потеряю много времени — а я в тот момент сражался за второе место в гонке. Потом я увидел, что Михаэль пытается меня обойти. Ничего удивительного: из-за этой троицы, что шла передо мной, я ехал медленно.

Он пошел по внутреннему радиусу, и в таких ситуациях я обычно полностью блокирую попытку обгона. Но, как я уже сказал, я собирался ехать в боксы и не хотел терять времени,

особенно с учетом ситуации в гонке. Ведь если ты вступаешь в сражение, то теряешь больше, чем если просто пропускаешь его вперед. Но когда он появился с внутренней стороны, я подумал: о нет, так легко я ему не дамся! И вот я на внешней траектории и прибавляю газу. Мы стукнулись, насколько я помню, дважды, потому что места там нет. Ни у него, ни у меня и в мыслях не было биться бортами! Потом он оставил мне места ровно на ширину одной машины — и я его обошел. Для меня это обычное дело, но в тот раз я был разозлен, ведь, пока все это происходило, я терял время! Однако гордость моя была вознаграждена: я не позволил ему пройти!

Потом мы подкатили к повороту перед тоннелем. Я хотел показать себя молодцом и зашел пошире, чтобы раньше начать разгон. Но я совсем забыл о Михаэле, потому что считал, что уже показал: легкой жизни ему от меня не будет. Я был слишком увлечен и не оборонял свою траекторию, не закрылся ни на сантиметр. А он попытался пройти меня вновь — на мой взгляд, грубовато, потому что удар получился довольно сильным. Я уже входил в поворот, а он ударил меня так крепко, что руль выскочил у меня из рук. Я все же вошел в поворот и почувствовал, что с машиной все в порядке, но время потеряно. В боксах выяснилось, что один из рычагов подвески немного погнут. Мы залили девяносто килограммов топлива (я шел с одним пит-стопом), и оказалось, что машина из-за повреждения подвески сидит слишком низко. Она очень жестко цепляла асфальт, и невозможно было поворачивать».

Да-да, молодой человек! Что ты о себе возомнил? Испугался небось, когда сзади к тебе подобрался сам великий и ужасный Михаэль Шумахер?!

> «Нет, нисколько. Я оценивал ситуацию иначе, потому что в сражениях с парнями вроде Михаэля, — или Жака Вильнёва, к примеру, — они точно знают, что делают, это во-первых, а во-вторых, они ведут борьбу по-честному, оставляют тебе место — достаточно места, но ни на миллиметр больше! Это не новички, способные на разные глупости, из-за которых ты можешь попасть в аварию. Кроме того, сражаясь с Михаэлем или Жаком, ты получаешь массу удовольствия, потому что существует особая — нет, не договоренность, скорее, особая атмосфера, общее понимание того, что мы оба хотим остаться в гонке, и потому оставляем друг другу немного места — но ни на миллиметр больше!»

Или, как это случилось на входе в тоннель Монако, на

несколько миллиметров меньше.

Шумахер тоже заехал в боксы, внутренне готовясь к сходу, «но механики сумели поменять стабилизатор, и я вернулся в гонку». Победил Хаккинен, Шумахер финишировал десятым, успев пободаться в задних рядах и финишировать без переднего крыла, оторванного на последнем круге.

Неплохо началась Канада. Шумахер был третьим в квалификации и «остался доволен, потому что не дотянул до поула всего пару десятых. Давненько мы не подбирались к лидерам так близко».

На этот раз пришел черед McLaren хлебнуть горя. Первый старт был отменен из-за завала, а на рестарте коробка передач Хаккинена отказалась подниматься выше первой ступени. Сход. Култард продержался дольше и лидировал, но техника подвела и его. Сход. Таким образом, гонщики в серебристых комбинезонах покидали Канаду с «баранками». Чем занимался Шумахер? Шумахер проводил одну из самых эффектных и противоречивых гонок в своей карьере. За спиной Култарда он жестко прошел Физикеллу в шпильке по внешнему радиусу. Еще был, например, такой эпизод: выскочив из боксов в тот самый момент, когда мимо пролетал Френтцен. Михаэль поравнялся с двигавшимся по стартовой прямой Williams. Несколько мгновений они шли параллельными курсами, разделенные лишь несколькими сантиметрами. А затем, приближаясь к зоне торможения. Шумахер начал отжимать соперника к обочине… еще… еще… Пока Френтцен, яростно жестикулируя, не вылетел с трассы.

> «Не знаю, что там произошло, — сказал Михаэль после гонки, — Если это моя ошибка, то я перед ним извинюсь. Я глянул в зеркала и никого там не увидел. Потом глянул, что у меня справа, и вновь ничего не увидел, так что, когда меня пригласили на штраф (стоп-энд-гоу — за то, что он сотворил с Френтценом), я не понял, за что. Я точно знал, что скоростной режим на пит-лейне не нарушал».

Этот штраф, который Шумахер отработал на 35-м круге, отбросил его на третье место позади Физикеллы и Хилла. Дэймона он нагнал, но, когда попытался обойти, Хилл закрылся, даже подвинул Шумахера.

> «Хочу серьезно поговорить с Хиллом. То, что он сделал, — недопустимо. Один раз сменить траекторию — это нормально. Но сделать это трижды на одной прямой на скорости триста двадцать — это очень опасно.

Он рановато затормозил перед шиканой, и мне пришлось ее срезать, чтобы с ним разойтись. Я очень зол! Лучше вам не слышать слова, которые я произнес в тот момент. Это было по-настоящему опасно! Уж если ты задумал кого-то убить, есть масса способов сделать этот как-то иначе. Мы неслись по прямой на скорости триста двадцать километров в час, и трижды менять траекторию — у меня это не укладывается в голове!»

Когда на 44-м круге Физикелла свернул на пит-стоп, Шумахер ускорился и обеспечил запас, достаточный, чтобы остаться лидером после своей второй дозаправки. Он финишировал первым, впереди Физикеллы и Ирвайна, выполнив программу максимум — набрав очки в гонке, в которой основным соперникам не досталось ничего. Хаккинен — 46 очков, Шумахер — 34, Култард — 29.

После гонки Фрэнк Уильямс опротестовал действия Шумахера в эпизоде с Френтценом. Протест был отклонен, но Уильямс на иное и не рассчитывал: «Я сделал так, чтобы мой голос услышали. На мой взгляд, поведение Михаэля Шумахера не соответствует нормам Больших Призов — и он вытворяет такое уже не впервые». Патрик Хэд, в меньшей степени обремененный присущей Уильямсу сдержанностью, сделал так, что его голос был услышан еще по ходу гонки, не постеснявшись забраться на командный мостик Ferrari и наорать на Жана Тодта.

По странной иронии судьбы на брифинге с гонщиками Шумахер обращал внимание коллег на необходимость соблюдать осторожность при выезде с пит-лейна и, если кто-то в этот момент идет по стартовой прямой, уступать дорогу. Он же попросил показывать синий флаг выезжающему из боксов, чтобы предупредить о том, что на прямой кто-то есть. В его случае с Френтценом синих флагов не было. Он извинился перед Хайнцем-Харальдом, объяснив свои действия тем, что видел Диница и Вильнёва, а «дальше был разрыв».

Хилл отпустил в адрес Шумахера несколько колких замечаний. Ну а Рори Берн, отвлекаясь от всех этих разборок, раскрыл перед нами увлекательную и весьма значимую изнанку шумахерского искусства, которое было сродни искусству Айртона Сенны.

Есть ли у Михаэля аналитические способности? Разница между великими и просто хорошими гонщиками, как уже пояснял Джон Барнард, заключается в том, что великие делают свое дело настолько естественно, что у них остается запас на раздумья.

«Да, это правда, это абсолютная правда».

Значит ли это, что даже во время быстрого круга он способен все разложить по векторам?

«Не только во время одного круга — но и по ходу гонки. Он может выполнять по-настоящему быстрый круг и в это же время задавать нам вопросы по радио или информировать о разных вещах. Большинство гонщиков не любят, когда их беспокоят по радио в момент результативной попытки, а он обладает способностью ехать быстро и попутно анализировать любые аспекты гонки».

Даже во время своих знаменитых спринтов?

«Да, о да! У него солидный запас в скорости, и он расходует его по мере необходимости».

И даже во время спринтов, когда он выходит на связь или вы его о чем-то запрашиваете, он рассуждает обстоятельно?

«Конечно! В это трудно поверить, но, откровенно говоря, именно это и отличает чемпионов мира. Меня поражает в нем не скорость, потому что в сравнении с такими гонщиками, как Сенна, у него не так много поул-позиций. Его главное преимущество не в том, чтобы выдавать быстрые круги, хотя он это умеет, а в том, что в квалификации его первый же боевой круг, как правило, и становится лучшим. Это значит, что он сразу выходит на предел».

Но это не все…

«Невозможно пересчитать гонки, по ходу которых он выдавал такое, чего от него никто не ожидал. Канада, к примеру, когда он получил десятисекундный штраф и все подумали: «Это все». А он нажал, как следует, и победил».

Вы согласны, что великие во время гонок никогда не думают о том, что все кончено? Они думают о том, как отыграться.

«Именно так рассуждает и Михаэль».

Он очень силен психологически…

«Да, это так».

А что позволяет ему менять темп?..

«…причем, не на один круг, а на десять — пятнадцать кругов — что-то около того. Меня это по-настоящему восхищает».

Удавалось ли Айртону делать то же самое?

«Этого я не знаю. Когда он выступал у нас в Toleman

в восемьдесят четвертом году, гонки, условно говоря, были не такими напряженными. Не нужно было гнать машину на пределе от старта до финиша. Такое случалось, но крайней редко. Сейчас они другие, гораздо более напряженные, и вести гонку на пределе приходится довольно часто. Сложно сказать, способен ли был на такое Айртон. Хотя, думаю, он доказал, что, когда было надо, мог ехать быстрее».

В заключение Берн сказал, что «великие выкладываются в гонке чуть менее чем на сто процентов, но если надо, могут выкладываться и на все сто. И как я уже сказал, Михаэль, если необходимо, умеет делать это на протяжении десяти — пятнадцати кругов».

Во Франции все было за то, что ситуация начала меняться. В квалификации Михаэль вплотную подобрался к обладателю поула (1:15.15 против 1:14.92 у Мики Хаккинена) и заявил, что «это, пожалуй, самый близкий результат в нынешнем году. Уверен, у нас есть шанс впервые в сезоне одолеть McLaren в открытом бою». Он лидировал на протяжении всей гонки, за исключением коротенького отрезка, связанного с дозаправкой, когда в лидеры вышел Ирвайн (Михаэль отдал напарнику должное: «Сегодня мы — лучшая команда в паддоке»). Хаккинен — 50 очков, Шумахер — 44, Култард — 30, Ирвайн — 25. Так закончилась первая половина сезона, который после первых гонок все безоговорочно склонны были записать в актив McLaren.

Теперь британский Гран-при обретал исключительное значение. Победи там Михаэль — и в сезоне мог наступить перелом. В квалификации он был вторым, на сей раз уступив Мике полсекунды. Хаккинен поначалу лидировал и в гонке, опережая Шумахера и Култарда. На подсыхающей трассе Дэвид на пятом круге настиг Михаэля и атакой в повороте «Клаб» сместил его со второй позиции. Затем снова пошел дождь. Порядок начал меняться на 38-м круге, когда с трассы соскочил Култард. Лидеры к тому времени по разу отстояли в боксах, а теперь отправились туда еще раз, не меняя порядка. Хаккинен лидировал с хорошим запасом перед Михаэлем, но трасса постепенно превращалась в реку. Хаккинен побывал за пределами трассы, но продолжил гонку.

В 15.15 Шумахер обогнал Алекса Вурца в зоне, где были вывешены желтые флаги (что означало: внимание, опасность, не обгонять, сбросить скорость). Можно понять чувства гонщика, не заметившего желтый флаг в пелене брызг, но правила есть правила! Кстати, Вурц тоже не заметил этого флага: «Честно

говоря, я не очень представлял, что где происходит, повсюду царил хаос. Я был рад уже тому, что оставался на трассе и знал, что Михаэль где-то рядом. Я даже сбросил скорость, чтобы дать ему пройти вперед. Мне важнее была моя гонка, но я видел по зеркалам, что он приближается. Я с ним не соперничал — иначе не стал бы его пропускать. В общем, он меня обошел. Это не значит, что я ехал медленно, но темп свой немного сбросил. У меня были проблемы, и я хотел подержаться за ним. В таких условиях, если ты едешь позади кого-то, то на траектории не так много воды, — так я думал. Я не видел никаких желтых флагов. Меня удивило (что Михаэль был наказан). Жан Тодт потом подошел ко мне с вопросом, видел ли я желтый флаг. Я ответил: «Мне очень жаль, но я ни одного флага не видел»».

В 15.16 на трассу вышел сейфти-кар, собирая пелетон в группу.

Стюарды пустились в дебаты о том, что предпринять в сложившейся ситуации, и с этого момента раздел 57 спортивного регламента вступал в игру (но не работал). Пункт «а» этого раздела гласит, что стюарды обязаны уведомить команду о любом нарушении в течение «25 минут с момента, когда произошло нарушение».

Сейфти-кар покинул трассу на 49-м круге, когда условия проведения гонки несколько улучшились. Хаккинен пытался удержать Шумахера позади, но McLaren был поврежден, и на 51-м круге — за 9 кругов до финиша — Михаэль вышел вперед.

Стюарды не фиксировали свое решение оштрафовать Шумахера 10-секундной остановкой до 15.39.

В 15.43, когда промокший и поредевший пелетон заканчивал 57-й круг (до финиша оставалось пройти еще три), приговор стюардов был передан Ferrari. Это произошло спустя 29 минут после нарушения. Кроме того, пункт 57а устанавливает, что уведомление о наказании должно быть выведено на монитор системы хронометража. Этого не было сделано.

По словам Тодта, «когда чиновник принес нам документ с распоряжением о штрафе, он не мог нам объяснить, за какое именно нарушение вынесено наказание».

Все это вызвало смятение, ведь время, необходимое для исполнения наказания (въезд на пит-лейн, остановка, медленный выезд), означало, что победа в гонке достается Хаккинену. Если же 10 секунд будут добавлены к результату Шумахера после гонки, он останется победителем.

Кстати, пункт 57а содержит еще одно условие, согласно которому в случае, если нарушение произошло «за 12 или менее кругов до финиша», стюарды «вправе добавить штрафное время к

итоговому результату». Шумахеру это было бы на руку, но беда в том, что он не заметил флаги на 43-м круге, то есть за 17 кругов до финиша.

И еще одно условие, чтобы уже запутать все до конца. Пункт 57б устанавливает, что, если нарушение произошло, когда до финиша остается не менее 12 кругов, «с момента появления решения стюардов на мониторе провинившийся гонщик может проехать не более трех кругов, прежде чем свернет на пит-лейни и проследует до своих боксов, у которых должен оставаться до истечения срока штрафа». То есть отстоять 10-секундный штраф стоп-энд-гоу.

До конца гонки оставалось *ровно три круга…*

В этот момент Росс Браун вступил в дискуссию со стюардами. По свидетельству Джеймса Алена, работавшего комментатором телеканала ITV на пит-лейне, «Росс Браун качает головой и жестами показывает стюардам: «Нет-нет, вы не правы, не правы!»

Как объяснил Жан Тодт, «поскольку были сомнения относительно наказания», было решено зазвать его на пит-лейн. На 58-м круге, когда Шумахер проезжал мимо пита по главной прямой, его бригада начала подготовку к остановке: пять человек в красной униформе, один с «леденцом» в руках, чтобы показать, где Михаэль должен встать. Он закончил 58-й круг и ушел на 59-й, поднимая колесами фонтанчики воды. В запасе у Михаэля было 23.41 секунды.

На 59-м круге он взвинтил темп (насколько это было возможно в данных условиях), стремясь запасти еще хоть немного времени. Ferrari, отчаянно скользя и рассекая лужи воды, стремительно летел по трассе. Интересная вещь: боксы команды, возле которых собралось уже семеро в красных комбинезонах, располагались в дальнем конце пит-лейна, и, чтобы до них доехать, нужно было пересечь линию финиша, вернее, ее условное расширение через пит-лейн…

В 15.47 команда зазвала Михаэля в боксы. Проезжая по пит-лейну, Михаэль пересек линию финиша. Он победил, не так ли? Мало кто был в этом уверен и менее всех — Шумахер. Он отстоял положенное на своей «яме», после чего вернулся на трассу и выполнил еще один круг, чтобы все было сделано по правилам. Когда все было кончено, Мика, вернувшись на пит-лейн, остался сидеть в кокпите с непонимающим видом. Что же, в конце концов, произошло? По соседству Шумахер обнимал своих механиков, праздновавших победу. Хаккинен — 56 очков, Шумахер — 54, Култард — 30.

Накануне Гран-при Австрии Михаэль подписал четырехлетний контракт с Ferrari стоимостью 32 миллиона

долларов в год, заявив при этом, что, хотя у него были и другие предложения («и в некоторых случаях великолепные»), он неплохо чувствует себя в Маранелло, он и команда основательно потрудились и он с оптимизмом настроен на оставшуюся часть чемпионата.

Мощно пройденный первый круг позволил Хаккинену опередить Шумахера. Они вели поединок до 17-го круга, когда в последнем повороте, широкой дугой выводящем пелетон на главную прямую, Михаэль соскользнул с траектории и понесся по траве и гравию, теряя куски оперения своего Ferrari. «Я зашел в поворот слишком быстро и потерял контроль над машиной. Это была глупейшая ошибка! Я лишился переднего крыла, пока скакал по гравию, и боялся, что повреждения могут быть еще больше, но, к счастью, машина оказалась очень крепкой». Теперь он шел последним.

Шумахер бросился в погоню и к 34-му кругу вернулся в призовую группу, а к 68-му (из 71) — в первую тройку. На третью позицию его пропустил Ирвайн, что было объяснено проблемами с тормозами. Командная тактика? Но разве она не была поставлена под запрет еще в Мельбурне, где Култард, подчиняясь джентльменскому соглашению, позволил победить Хаккинену? Ирвайн вел себя дипломатично, отшучиваясь, что, мол, только инспектору Клюзо по силам разобраться в этой истории. Хаккинен — 66 очков, Шумахер — 58, Култард — 36.

Волны невероятного прессинга захлестнули Михаэля в Хоккенхайме, где он квалифицировался только девятым, а гонку закончил пятым, далеко отстав от McLaren, прибывших на финиш парадным строем. «Это лучшее, что я мог сделать. Главная проблема — недостаток сцепления на Стадионе (участке, завершающем круг) — там очень трудно удерживать машину под контролем». Хаккинен — 76, Шумахер — 60, Култард — 42.

За 77 кругов Гран-при Венгрии Браун и Шумахер создали исторический прецедент, сумев обратить себе на пользу сложный характер трассы и извлечь из этого максимум, серьезно расширив понимание слова «возможно». В квалификации Михаэль был третьим вслед за гонщиками McLaren, и обе команды планировали вести гонку с двумя пит-стопами. Лидировал в ней Хаккинен, вслед за ним Култард и Шумахер. Гонка шла своим чередом. На 14-м круге Култард уступал Хаккинену 2.4 секунды, Шумахер — 3.6. Михаэль ушел на пит-стоп первым и, вернувшись, оказался позади Вильнёва. Култард дозаправлялся на следующем круге, Хаккинен — двумя кругами позже. Мика удержал лидерство. Дэвид остался вторым, а Михаэль так и сидел позади Вильнёва. Култард ко всему прочему еще и показал лучшее время

круга. Гонка однозначно складывалась в пользу McLaren.

В этот момент Браун принял важное решение: «Переходим на три пит-стопа». Когда об этом сообщили Шумахеру, он подумал: «Не уверен, что это сработает».

Браун потом признал, что новая тактика была слишком агрессивной, но «нам нечего было терять!».

Вильнёв ушел на дозаправку лишь на 31-м круге. Получив свободу. Шумахер тут же отметился лучшим кругом и начал нагонять лидеров. Култард опережал его на 2.2 секунды, Хаккинен на 6.1. Это напоминало борьбу на руках — кто кого прижмет. К середине дистанции Михаэль подтянулся к Култарду и поджал его к Хаккинену. Вся тройка шла теперь в диапазоне трех секунд. О том, что происходило дальше, стоит рассказать поподробнее.

Шумахер шел в темпе 1:21. Он ушел в боксы на 43-м круге, Култард — кругом позже и, когда возвращался на трассу, увидел лишь, как Михаэль проносится мимо! Теперь Михаэль нарезал круги по Хунгарорингу в более высоком темпе. На 45-м круге он вышел из 1:20 — 1:19.91, затем 1:19.59. Это был 46-й круг, и Хаккинен отправился на пит-стоп. Возвращаясь, он не доехал и до середины пит-лейна, когда Михаэль уже пролетел мимо. Теперь он лидировал, потому что потратил на пит-стоп меньше времени, ведь он взял на борт меньше топлива, рассчитывая еще на одну дозаправку!

Но оба гонщика McLaren держались рядом. Заработала радиосвязь Ferrari, и Росс Браун произнес фразу, вошедшую в историю Больших Призов: «У тебя девятнадцать кругов, чтобы создать отрыв в двадцать пять секунд».

Ответ Шумахера: «Большое спасибо!» Ему предлагалось вывести свое мастерство на новый уровень. Михаэль жестко пришпорил Ferrari — это его фраза. Шумахеру предстояло выдать самый длинный спринтерский отрезок в истории гонок Гран-при. Чудо происходило на наших глазах:

	Шумахер	Хаккинен	Выигрыш/Потеря
48-й круг	1:19.80	1:22.28	+2.4
49-й круг	1:20.64	1:22.27	+1.6
50-й круг	1:21.28	1:22.21	+0.9
51-й круг	1:20.30	1:22.85	+2.5
52-й круг	1:25.82	1:25.59	-0.2

На последнем круге в этой серии он увлекся и в заключительном правом повороте съехал за пределы трассы. Короткое путешествие по траве — возвращение на асфальт. Он нахлестывал своего Жеребца слишком яростно — это тоже его фраза. Так или иначе, а 7.5 секунды он за этот отрезок гонки отыграл. Михаэль не мог знать, что Хаккинен с огромным трудом

справлялся со своей машиной, выдавшей непонятный сбой, а Култард, обошедший Мику на этом круге, испытывал проблемы с задней шиной.

	Шумахер	Култард	Выигрыш	Отрыв
53-й круг	1:20.67	1:23.67	+2.90	+13.8
54-й круг	1:19.85	1:21.67	+1.82	+15.7
55-й круг	1:21.00	1:21.25	+0.25	+15.9
56-й круг	1:20.16	1:21.47	+1.31	+17.2

Михаэль мастерски гнал своего коня по виражам, петлявшим в венгерских холмах, прижимал к внутренней бровке в последнем повороте, с дымком подтормаживал в конце коротких прямых. Он выглядел безупречно на любом участке трассы.

	Шумахер	Култард	Выигрыш	Отрыв
57-й круг	1:20.10	1:21.37	+1.27	+18.5
58-й круг	1:19.62	1:22.16	+2.54	+21.0
59-й круг	1:19.96	1:21.65	+1.69	+22.7

На 60-м круге Михаэль взвинтил скорость до предела: пан или пропал! Он установил новый рекорд круга, и теперь уже были заметны последствия этой напряженной гонки. Машина дрожала, танцуя на трассе, вибрировала всем корпусом, шлем в кокпите мотало, руки на руле выписывали полукруг, но он продолжал в том же темпе нарезать круг за кругом. Даже Браун смотрел на это с изумлением — это его слова.

	Шумахер	Култард	Выигрыш	Отрыв
60-й круг	1:19.28	1:21.21	+1.93	+24.6
61-й круг	1:19.51	1:22.42	+1.91	+26.6

Механики Ferrari высыпали на свои позиции, выкатили шины, подтянули заправочный рукав. Михаэль завел машину на пит-лейн, отстоял 7.7 секунды, и, когда рванул на трассу, Култард был еще на горизонте, вернее, за горизонтом.

Чтобы стало понятно, что сделал Шумахер, приведу высказывания двоих членов Ferrari, имевших самое непосредственное отношение к данной истории, — Росса Брауна и Найджела Степни. Плюс конечно же впечатления самого Шумахера.

> **Степни:** «Каждый год нужно тщательно оценивать свои преимущества. Это проблема, потому что сегодня их меньше, чем было раньше. Победу в Венгрии принесла стратегия, но это означало, что на плечи гонщика легла *огромная* нагрузка. Он сумел провести ее на пределе, и каждый из трех отрезков превратился в спринт. Это самая трудная вещь. Любая стратегия подразумевает, что гонщик будет гнать во всю, а при таком раскладе легче допустить ошибку, ведь это спринт, это не то, что обычная гонка в нормальных условиях».

Но если Браун ставит особые задачи, Шумахер их исполняет.

«Да, потому что Михаэль верит в его стратегии — вот и исполняет».

Степни, как Барнард и Берн, подчеркивает безусловную важность психологического аспекта и преимущества, которые он дает.

«Ведущие гонщики почти не задумываются над тем, что они делают. Для них вести гоночную машину примерно такая же обычная вещь, как вам — отправится на своей машине по магазинам. Другие слишком сильно задумываются над всем, что происходит кто впереди, где и как тормозить и так далее. У Михаэля это все, если хотите, в подсознании. И потому всю мощь своего разума он направляет на то, чтобы выжать из машины максимум, на оценку своих ощущений от ее поведения, на то, чтобы выжать максимум из себя».

И все это, естественно, на подсознании…

«Если вы видели Хаккинена сразу после гонки — он выглядит сильно вспотевшим. Михаэль — даже намека на это нет. Я видел его вспотевшим только один раз. Он такой свеженький, когда выбирается из своей машины!»

Да, но когда Браун просит за девятнадцать кругов отыграть двадцать пять секунд, откуда это берется?

«Во-первых, нужна машина… Собственно, нужно все, стратегия, исполнитель с достаточным потенциалом, с возможностями и умением».

Но это же касается не одного круга?

«Нет-нет, он находит улучшения постоянно. Некоторые гонщики «перепилотируют», и я попробую пояснить это так. Вот мы в одной гонке попросили Михаэля сбросить темп, а он поехал быстрее. Мы вышли на связь: «Мы просили тебя сбросить темп». А он отвечает: «Так я и сбросил!» Причина, почему он начинает ехать быстрее, состоит в том, что в таких обстоятельствах, не пытаясь выжать из машины все до капли, он находит в ней дополнительные резервы. У этого явления бывает и другая сторона. Иногда, чем больше ты просишь прибавить, тем медленнее едет твой гонщик, тогда как Михаэль в подобных ситуациях чуть сбрасывает напряжение и едет мягче, меньше расходует топлива, меньше тормозит — и едет быстрее.

Для некоторых гонщиков все это может быть

проблемой в квалификации. Видно, что они гонят изо всех сил, и получается — гонят они слишком сильно. Если они не будут лезть из кожи вон, поедут спокойно, как на утренней тренировке, где нет никакого напряжения, половина из них может показать более высокие результаты. Только два человека могли выдавать ослепительные круги — Сенна и Шумахер. Ну хорошо, такое иногда удавалось Бергеру, иногда Мэнселлу. А вот Прост хоть и был быстр, такого не делал. Сенна всегда хотел быть самым быстрым. С Михаэлем не так. Для Сенны главным была скорость, для него это было важно и физически, и психологически. У него была потребность выкладываться до конца, плюс он стремился подавлять своих соперников психологически».

По словам Шумахера, «логически мыслящий гонщик обычно пытается достичь пределов возможностей своей машины», но не идет дальше, потому что а) есть риск попасть в аварию и б) стоит чуть соскочить с трассы — и результативного круга не будет. «Я пытаюсь прочувствовать лимит в любом повороте. И для того, чтобы его определить, всегда стараюсь вести машину чуть быстрее, чем она может ехать». Он стремится «выжать из машины все до капли, выйти именно на тот уровень, на каком она работает лучше всего».

Теперь слово Брауну.

«Важно подчеркнуть, что Михаэль из тех гонщиков, кто значительную часть времени в гонке расходует на то, чтобы оценить тактические варианты, тактические возможности. В субботу вечером он долгое время просиживает со мной и другими членами команды, разбирая все варианты. В эти разборы он вносит непосредственный вклад, уточняя, насколько легко обгонять, как будет «работать» трасса во время гонки: можно ли будет прибавлять темп или он стабилизируется, и так далее, и так далее… Мы получаем от него важную информацию, основываясь на которой строим свои стратегические планы. Но он достаточно искушен, чтобы предлагать свои варианты: а подумали ли мы об этом, подумали ли о том, что получится, если мы сделаем то-то и то-то. Он понимает принципы, на которых базируется искусство принятия решений по тактике, и вносит свой вклад. Его сила в том, что он уделяет этому время в субботу и в воскресенье утром, а потом слушает, о чем мы его

просим, потому что знает, что его дело — вести машину, понимая, чего мы от него хотим. Во время гонок мы никогда не спорим: мы доверяем ему, а он доверяет нам».

Вы вообще не спорите?

«Очень редко. Во время гонок мы очень редко что-либо обсуждаем, чтобы принять какое-то решение. Обычно наш обмен выглядит так: «Михаэль, сейчас мы делаем вот что. Мы переходим к плану B или плану C — и ты знаешь, что нужно сделать».

Значит, все это, планы A, B и C, вы обсуждаете заранее?

«Да».

Ну а что, если Росс Браун скажет: «Так, Михаэль, переходим к плану D, который мы с тобой не обсуждали»?

«Такого, откровенно говоря, у нас не бывает, исключая разве что случаи, когда произошло что-то экстраординарное. Все, что мы делаем в гонках, просчитывается заранее. Исключения составляют только такие гонки, когда все идет наперекосяк и нужно делать что-то, опираясь на интуицию. Обычно речь в таких гонках идет не о победе, а о том, чтобы заработать несколько очков».

Если вы просите его сделать что-то, чего он не ожидает, он делает?

«О чем-то неожиданном речи уже нет. Ведь он делает именно то, о чем мы сами просим его. Вы вспомнили о Венгрии и его действиях в середине гонки. Когда мы сказали: «Так, Михаэль, вот что ты должен сделать», он просто включился в работу. Это талант!».

Джон Барнард как-то рассказывал, что если ты посреди гонки выйдешь на связь, к примеру, с Бергером и скажешь: «Слушай, нам нужно, чтобы на какое-то количество кругов ты увеличил скорость», он вас попросту пошлет…

«…это правда…»

…потому что он и так гонит изо всех сил, тогда как Шумахер отвечает: «О'кей», и такое впечатление, что по заказу включает и выключает квалификационный режим.

«Михаэль, как и любой другой гонщик, выкладывается до какого-то предела, потому что рискованно идти на максимуме возможностей каждый круг. Но Шумахер лучше, нежели иные гонщики, умеет долгое время идти на уровне девяносто девяти и девяти

процентов своих возможностей. Я был в шоке, когда после Михаэля к нам в Benetton пришли Жан (Алези) и Герхард (Бергер). Даже не так — после Михаэля и Джонни Херберта и других гонщиков, выступавших у нас. Потому что, когда в гонках появлялись шансы, мы видели тактические возможности и говорили: «Так, ребята, вот оно, перед вами чистая трасса, нужно прибавить скорость», ничего не менялось. Иногда Жан и Герхард ехали даже медленнее, потому что начинали очень стараться. А я уже привык к тому, что можно нажать кнопку радиосвязи и сказать Михаэлю: «Так, теперь нужно отыграть несколько секунд», — и результаты тут же начинали расти. Я действительно испытал шок, потому что с Михаэлем такое было в порядке вещей, а после его ухода стало аномалией».

…и снова пришло в норму, когда вы воссоединились в Ferrari?

«Да».

На чем основана эта способность? Почему он это мог и Сенна мог, а другие не могут?

«Ну, дело в том, что другие подобные вещи буквально выцарапывают. Такова реальность. Некоторые гонщики могут ехать в таком стиле лишь для того, чтобы составить о себе впечатление. Михаэль умеет мощно проводить гонку, оставляя себе солидный запас».

Положение в чемпионате: Хаккинен — 77 очков, Шумахер — 70, Култард — 48, Ирвайн — 32.

Бельгия оказалась в эпицентре нескольких циклонов, погода, что называется, не баловала. В пятницу на тренировках Михаэль был первым, в субботу прошел квалификацию четвертым и был недоволен тем, что уступил обладателю поула более секунды. В день гонки с утра зарядил дождь, и в момент старта на спуске из «Ля Сурс» произошел грандиозный завал. Столкновение машин в пелене воды, поднятой в воздух колесами болидов, выглядело как схватка неведомых диких зверей в тумане: то тут, то там мелькали оторванные колеса, детали подвески и карбоновые куски болидов. Когда грохот сталкивающихся между собой болидов стих, было большим облегчением узнать, что серьезно пострадавших не было, но на повторный старт выйти смогли не все. На рестарте вперед вышел Хилл, а Шумахер и Хаккинен столкнулись в том же «Ля Сурс», причем McLaren развернуло, и в него, «добивая», въехал еще и Джонни Херберт.

«Я заходил по внешней траектории и постарался оставить

достаточно места. — говорил Шумахер. — Он отжал меня чуть в сторону, но у меня была более выгодная траектория, и я лучше разогнался на выходе из поворота».

Как бы то ни было, перспективы были чудесные и чем-то напоминали гонку в Канаде: основной соперник гарантированно остается без очков. Он достал Хилла, но тут вышел сейфти-кар и три круга держал гонку. Он вновь достал Хилла после рестарта и на восьмом круге после затяжной атаки в связке скоростных поворотов ловко проскочил мимо на входе в «Автобусную остановку». Далеко-далеко позади, рассекая лужи, ехал Дэвид Култард. Он побывал за пределами трассы еще до того, как появился сейфти-кар.

Шумахер провел пит-стоп и вернулся в гонку, сохранив лидерство, — Хилл слишком сильно отстал, чтобы представлять собой хоть какую-то угрозу. Гонка, утопая в тучах брызг, неслась дальше и дальше. Где-то в туманной мгле вел свой заезд и Култард — последний после своего пит-стопа. Шумахер опережал шотландца на две с лишним минуты, то есть он нагонял Култарда на круг. Жан Тодт пробежался по пит-лейну к боксам McLaren, чтобы напомнить им об этом, Шумахер уже догнал Култарда и попытался надавить — по некоторым отчетам, — помахав рукой из кокпита: *прочь с дороги!*

Позднее Ferrari опишет эту ситуацию так: «На протяжении почти целого круга Култард игнорировал синие флаги (предупреждение о том, что его догоняет более быстрый соперник) и не позволил Шумахеру пройти… Несколько раз Шумахер уходил с траектории, чтобы показать Култарду, что он здесь».

Торопливость Шумахера вызывает удивление, ведь в этот момент он опережал Хилла на 34 секунды — вполне достаточное время, чтобы провести второй пит-стоп (он был запланирован на следующий круг). Рон Деннис связался с Култардом, сказав: «Дай ему пройти», на что Дэвид ответил, что в брызгах воды ничего не видит, и попросил уточнить, где находится Шумахер. Затем он сбросил скорость, на подходе к левому повороту «Пуон» прижал свой McLaren к правой бровке. К сожалению, это была оптимальная траектория…

Михаэль на полном ходу врезался в задок McLaren. Удар был достаточно сильным, чтобы отлетело переднее правое колесо. Шумахер в ярости продолжил движение на трех колесах. В боксах, выскочив из кокпита, он, срывая по дороге шлем, ринулся к боксам McLaren, чтобы разобраться с Култардом. Механики Ferrari пытались его удержать, но тщетно. Доменикали пытался что-то объяснить, Тодт просто вис на нем, но Шумахер даже не

снизил скорости. К тому времени, когда он добрался до цели, стена из пяти или шести членов команды McLaren закрыла от него шотландца. «Ты хотел меня убить?» — только и осталось что прокричать Шумахеру. Разделенные крепкими спинами механиков в красных и черных комбинезонах, они обменялись крепкими репликами. Наконец, его оттеснили в сторону, на пит-лейн, и Михаэль пошел прочь, с трудом приходя в себя после прилива ярости.

Позже он скажет, что Култард, «когда он подтянулся к нему вплотную, пошел на пять-шесть секунд медленнее, чем до этого. Сбрасывать скорость на прямой, как это сделал он, когда я в него врезался, очень опасно. Он достаточно опытен, чтобы знать, что нельзя без предупреждения так резко тормозить на прямых. Так что есть подозрение, что его действия были преднамеренными».

Это был недвусмысленный намек на то, что Култард мог исполнять задание помочь Мике Хаккинену в борьбе за титул. Дэвид, в свою очередь, разозлился и заметил, что подобные обвинения не что иное, как «крайнее проявление паранойи», и что Шумахеру «нужна помощь, чтобы контролировать свое поведение».

Но отдадим должное Шумахеру. Успокоившись, он признал, что «погорячился», но продолжал настаивать на том, что Култард ошибся, «потому что было совершенно очевидно: он ехал медленнее, чем обычно, и оказался не в том месте не в то время, чтобы уступить дорогу. Никто этого не ожидал».

В личном зачете, который иной исход гонки в Спа мог перевернуть с ног на голову, все осталось без изменений: Хаккинен — 77 очков, Шумахер — 70. Култард — 48. На очереди была Монца. Гран-при Италии, ежегодный акт единения.

В пятницу Михаэль завоевал поул — впервые в этом сезоне. «Мы все сделали как надо и поймали для попытки подходящий момент. Не ожидал, что все получится так удачно, ведь мой последний круг должен был быть самым быстрым, но на том круге я допустил ошибку…»

Поул завоеван, сессия завершена, он стоит на стенке пит-лейн и посылает воздушные поцелуи трибунам. Акт единения?

Старт он провалил и шел пятым, вслед за Хаккиненом, Култардом, Ирвайном и Вильнёвом. Как и в Венгрии, Михаэль, казалось, вновь попал в западню, и в McLaren уже было заметно оживление. Но Монца — не Хунгароринг здесь есть и скорость, и возможности для обгонов. Во второй шикане Михаэль проскочил мимо Вильнёва по внутренней бровке, затем его пропустил вперед Ирвайн, а Хаккинен в это время неожиданно махнул Култарду: проезжай вперед. У Мики начались проблемы с

машиной.

Для Култарда это был шанс. McLaren сделали выводы из венгерского этапа и не стали просить шотландца прикрывать испытывавшего проблемы партнера. Имея впереди пустую трассу, не обремененный командными распоряжениями. Дэвид начал резво уходить вперед. Пока на 17-м круге не отказал двигатель. Дымовая завеса повисла над «Курва Гранде», когда в поворот входили два претендента на титул. Хаккинен нырнул в белую пелену дыма, сбрасывая газ, и все равно едва удержал машину на асфальте. Шумахер прошел поворот чище и теперь атаковал Хаккинена во второй шикане. Снаружи — и Мика закрывает калитку. Внутри — снова серебристый McLaren перемещается поперек трассы. Но перекрестив траектории на выходе и оказавшись справа на подходе с «Лесмо», Шумахер дожимает противника и выходит в лидеры. Монца сдалась. А когда и Ирвайн вышел на вторую позицию, трибуны захлестнуло ликование. Напоследок Мику подвели тормоза, он крутанулся на трассе, после чего финишировал только четвертым.

Тысячи болельщиков залили пространство под подиумом. Их было столько, что на сотни метров во все стороны невозможно было увидеть асфальт. Потрясающее зрелище! Титул, ускользавший от них со времен, когда в Монце гремело «Джо-ди, Джо-ди!», был совсем рядом — только протяни руку!

Хаккинен и Шумахер — *по 80 очков*, Култард — 48. Других претендентов не осталось.

На Нюрбургринге, принимавшем Гран-при Люксембурга, Михаэль завоевал второй в сезоне поул, а Ирвайн встал рядом на стартовом поле, добавив оптимизма болельщикам алых. Эдди лидировал в гонке, Шумахер шел вторым, Хаккинен третьим. Ирвайн пропустил Михаэля вперед и начал блокировать остальных, пока напарник уплывал в солнечный закат. Шумахер вышел вперед уже на первом круге, но Хаккинена это не смутило. Он насел на Ирвайна и на 14-м круге слипстримом прошел его перед шиканой. Резко взвинтив темп, Мика начал нагонять Михаэля, сократив отставание к 24-му кругу, когда Шумахер ушел на пит-стоп, до пяти секунд. В этот момент он прибавил еще, в ураганном режиме прошел следующие три круга, установив рекорд трассы, и довел свой отрыв до 17 секунд. Возвращаясь на трассу после своего пит-стопа, он удержался впереди Шумахера — и это был решающий момент гонки, принесшей финну ключевую для борьбы за титул победу, ведь до конца сезона оставалось провести только одну гонку — на Сузуке.

Хаккинен — 90 очков, Шумахер — 86.

На Сузуке Хаккинену достаточно было второго места, чтобы

стать чемпионом мира вне зависимости от результата соперника. Шумахер об этом знал, знали и остальные. Воспоминания о прошлогоднем финале с участием Шумахера были свежи в памяти. Так что к Михаэлю в этот уик-энд было приковано даже более пристальное внимание, чем предполагал его статус претендента на титул. Лишь третье (и ниже) место финна давало шанс Шумахеру — он должен был выигрывать гонку в любом случае. В квалификации они выступили отчаянным дуэтом. Мика выстрелил первым — 1:37.09. Это на полторы секунды лучше ближайшего из соперников. Ближе к середине сессии мощно ответил Шумахер: 1:36.76. Мика попытался отыграться, но ему не хватило самой малости — 1:36.85. Настал черед Шумахера: 1:36,29. Мика попытался ответить и на это, но груз ответственности за результат — а поул имел критическое значение — сделал свое дело: он допустил ошибку и съехал на траву, испортив решающую попытку.

На стартовом поле Мика подошел к Шумахеру и пожал ему руку, задавая тон предстоящему поединку. В Сузуке в этот день было тепло и сухо. Пелетон отправился на формирующий — или парадный, как его еще называют, — круг, позволяющий болельщикам рассмотреть всех участников гонки. Когда все заняли свои позиции, на светофоре вместо красных огней зажглись мигающие желтые: старт отложен. В седьмом ряду на Prost Ярно Трулли заглох мотор.

Механики хлынули на стартовое поле, чтобы заняться своими прямыми обязанностями. Шесть или семь минут спустя пелетон отправился на второй парадный круг. Шумахер во главе колонны пустил своего коня вскачь, затем сбавил скорость. Участники гонки вновь расположились на своих местах: последним — Трулли. Затем, уже с пит-лейна, замелькали желтые флаги: старт отложен вновь.

Михаэль Шумахер, подняв руку, дал знак, что он не сможет двинуться со своего места. В недоумении он покачал головой. «Двигатель заглох потому, что сцепление не выключилось — и я не знаю почему». Процедуру старта надлежало повторить еще раз — и теперь Шумахер должен был составить компанию Трулли в заднем ряду. Расклад в борьбе за титул резко изменился.

На третий формирующий круг пелетон повел Хаккинен, а Шумахер замкнул процессию. Наконец, стартовая процедура прошла без приключений, и Мика без проблем удержал лидерство. Михаэль в хвосте пелетона резко рванул со своей позиции, бросил Ferrari на середину трассы и, рассекая строй замыкающих, словно ракета, понесся вперед. Еще до первого поворота он оставил позади Трулли и Эстебана Туэро (Minardi),

проскочил мимо Синдзи Накано (Minardi) и Джонни Херберта (Sauber), затем мощно прошел Тораносуке Такаги (Tyrrell).

Херберт сказал, что Шумахер выполнил «забавный старт. Никогда в жизни такого не видел. Он просто улетел».

К концу первого круга Михаэль был 12-м в 9.6 секунды позади Хаккинена. На втором круге он прошел Паниса и Алези — десятое место. На третьем в длинном-длинном правом повороте опередил Физикеллу — девятое место. На четвертом насел на Вурца, прострелил мимо него в эске — восьмое место. На пятом круге разобрался со своим братом (который никак не желал сдаваться) — седьмое.

Он добрался до самых быстрых, с которыми невозможно было справиться за один круг. К тому же его прорыв рано или поздно должен был сказаться на износе резины — уже сказался. Михаэль провел долгие минуты позади Хилла и Вильнёва, и на 8-м круге отставание от Мики возросло до 18.68 секунды. Хилл ушел на пит-стоп на 14-м круге — шестое место. Вильнёва он обошел в шпильке — пятое. На 16-м круге Михаэль настиг Култарда, но пришло время менять шины. Пит-стоп стоил ему потери лишь одной позиции — теперь Шумахер шел шестым.

За четыре последующих круга свои пит-стопы провели все остальные: Вильнёв, Френтцен, Култард. В каждом случае Шумахер получал по одной позиции и к 22-му кругу стал третьим в 26 секундах позади Хаккинена. На третьей позиции он продержался до 31-го круга.

Заглохшим на старте мотором дело для Шумахера, как оказалось, еще не закончилось. Главная неприятность ждала его как раз на этом, 31-м круге. Когда Михаэль входил в первый поворот, на его Ferrari взорвалась задняя правая шина. Он удержал машину под контролем, сбросил скорость и съехал на травяной газон. Михаэль действовал на удивление спокойно. Не торопясь выбрался из кокпита, взобрался на груду шин, взглянул на машину, как обычный болельщик, спустился вниз, остановился, обернулся еще раз.

Почему он заглох? По словам Рори Берна, «это не вина Михаэля, что-то произошло в гидросистеме».

А почему лопнула шина? Дело в том, что в шикане незадолго до этого столкнулись Туэро и Такаги, и Михаэль наскочил на один из оставшихся там обломков.

«Мы были очень близки к титулу, мы могли его выиграть, да-да», — подводит итог Берн.

Жеребец не покорился вновь…

По словам Берна, при возвращении к сезону-1998 сожаление смешивалось у него с гордостью: «Это был потрясающий сезон!

Мы и Goodyear начали, заметно уступая McLaren (и Bridgestone), а в конце были, как минимум, так же быстры, если не быстрее. Возьмите три последние гонки: во всех мы взяли поул. И если сложить квалификационные результаты Хаккинена и Култарда и сравнить их с результатами Шумахера/Ирвайна, вы увидите, что в тех гонках мы переиграли McLaren. Мы ехали очень быстро. Мы отыграли значительное отставание и набрали, как минимум, одинаковую (с McLaren) скорость. Это было приятно.

Мы выполнили объемную программу по доводке. Думаю, в Маранелло многие были удивлены тем, сколько нам удалось сделать, сколько нового мы поставили на машину по ходу сезона. Нам пришлось так работать, потому что мы с относительной задержкой построили машину. Не потому, что нам так хотелось, просто мы в то время еще только набирали и сплачивали команду. До того момента у нас не было возможности всерьез заняться исследованиями. Но мы оперативно занимались доводкой уже по ходу чемпионата, и это в конце концов принесло свои плоды».

Презентация нового Ferrari, F399, состоялась в конце марта, а тон этой церемонии был еще более твердым, чем в 1998 году. Тодт однозначно заявил, что цель — не пара поул-позиций и несколько побед в гонках (что было характерно для предыдущих сезонов), а титул! Тон заявлений лишний раз подчеркивал это: «Мы должны с первых гонок быть впереди. Другой такой старт, как в прошлом году, когда McLaren от нас оторвался, мы себе позволить не можем». Шумахер разделял эту точку зрения: «Я не могу выиграть титул, если не имею возможности выступать на уровне в первых пяти Гран-при».

Он испытал машину во Фьорано, накрутил 57 кругов и выдал победный пресс-релиз, но, когда команда отправилась в Барселону, Хаккинен на новом McLaren прошел круг на полсекунды быстрее.

«Так случилось потому, что мы, увлекшись борьбой за титул 1998 года, поздновато начали работу над машиной 1999 года, — поясняет Берн, — Это вечная проблема, когда приходится уделять время и нынешней машине, и перспективной модели, а в вашем распоряжении лишь ограниченное количество ресурсов, ограниченное количество часов в день».

Составы ведущих команд:
Benetton: Физикелла, Вурц
Ferrari: Шумахер, Ирвайн
Jordan: Хилл, Френтцен
McLaren: Хаккинен, Култард
Williams: Дзанарди, Р. Шумахер

В Мельбурне на формирующем круге Шумахеру не удалось воткнуть первую передачу и стартовать ему предстояло последним. Пока все напоминало прошлогодний финал. Несмотря на проблемы с коробкой, он мощно прорвался вперед, вылетел, проколол шину, заехал в боксы, вернулся последним, вновь свернул на пит-лейн, чтобы поменять рулевое колесо, потому что «временами оно переводило коробку на нейтральную передачу». Он финишировал восьмым (поражение, особенно обидное на фоне победы Ирвайна).

В Бразилии «я не ожидал оказаться в секунде от поула». Правда, гонку он закончил вторым благодаря сходу сильно выступившего Баррикелло. Он уступил лишь Хаккинену и остался этим «очень доволен. Количество очков меня пока не беспокоит, потому что мы только начинаем сезон».

Михаэль сообщил, что к Сан-Марино на машине появятся кое-какие новинки, благодаря которым, наконец, удастся сравняться в скорости с McLaren. Ferrari не побеждала в Имоле уже 16 лет с тех пор, как в доисторические времена турбированных двигателей к финишу пришел первым Патрик Тамбэ.

На тренировке Шумахер был третьим, но всего полсекунды уступил Култарду и показал очень близкие результаты с Микой Хаккиненом. В квалификации он подтянулся еще, заметив, что дела пошли «намного лучше, чем в Бразилии, но я немного недоволен тем, как отработал сам. Мне не удалось пройти круг чисто. Можно было проехать лучше, и тогда вполне можно было рассчитывать на поул».

Гонку повел Хаккинен, за ним шли Култард и Шумахер, причем Михаэль ненадолго опередил Дэвида, но тот отыгрался. Ну а Мика за несколько кругов ушел от обоих. Шумахер сосредоточился на том, чтобы «держать под контролем разрыв с Култардом». В конце 17-го круга на выходе из последнего, правого поворота Мика ошибся, заскользил по поребрику, после чего McLaren стрелой сорвался с асфальта и полетел в отбойник. Лидером стал Култард, и Шумахер начал к нему подтягиваться, сократив отставание с 4.4 секунды до 3.9, затем до 3.7. Где-то к середине дистанции Росс Браун начал считать варианты.

Получив указание, Шумахер «включил» квалификационный режим. Рекорды круга обновлялись с каждым пересечением линии засечки времени. Напряжение погони ощущалось во всех его действиях, в каждом повороте. На 31-м круге Михаэль свернул в боксы, получил свежую резину, простояв 6.9 секунды.

Он продолжил в том же спринтерском темпе. На 35-м круге Култард уступил ему лидерство, отправившись на дозаправку, и к 41-му кругу Михаэль довел свой отрыв до 16 секунд, по пути еще

улучшив время круга. Он еще раз побывал в боксах на 45-м круге, когда лидировал с отрывом в 22 секунды, простоял 5.5 секунды — и вернулся в гонку перед Култардом. По словам Михаэля, «одно из преимуществ Ferrari — тактическая гибкость».

Берн заключает, что «когда началась европейская часть сезона, мы вышли на уровень. Мы были совсем рядом, это точно!».

В Монако на тренировке Михаэль показал лучшее время, сказав, что от езды «получил удовольствие, хотя и задел отбойник, когда в шикане лопнул стабилизатор. Это немного напугало».

Он квалифицировался вторым (поул у Хаккинена) и на стартовый сигнал среагировал безупречно, опередив Мику на разгоне к повороту «Сен-Дево». Заканчивая круг, Михаэль вез 1.3 секунды отрыва. Лидерства он не упустил ни на круг, а вот Мику обошел еще и Эдди Ирвайн. Шумахер — 26 очков, Ирвайн — 18, Хаккинен — 14.

Картина сезона начала проясняться. Испания, где он финишировал третьим, принесла скучнейшую гонку, и это мнение разделяли все. Победил Хаккинен.

В Канаде Шумахер взял первый поул в 1999 году и лидировал до 29-го круга, когда «потерял контроль в последней шикане, потому что сошел с оптимальной траектории, набрал пыли и приехал в стенку. Это была моя собственная ошибка. Приношу извинения команде». Он добавил к этому: «Обычно за сезон я ошибаюсь только один раз». Тем самым Михаэль выразил надежду, что эта ошибка — последняя. Хаккинен победил и вышел в лидеры — 34 очка, Шумахер — 30, Ирвайн — 25.

Во Франции он был в квалификации шестым под проливным дождем в результате «хаотичной сессии. Состояние трассы было очень опасным, много аква-планирования. Можно было потерять машину даже на прямой». Гонку он тоже назвал хаотичной: «Радиосвязь перестала работать с самого начала, и я пытался объясняться с питом с помощью жестов. Первой проблемой стали перебои в работе коробки передач. В этот момент я поехал медленно, потому что включались только первая и вторая. Я заехал в боксы и поменял рулевое колесо, но это мало что изменило. Не работал и новый комплект шин. Почему — не могу сказать. В конце гонки вышла небольшая дуэль с моим братом Ральфом — как в старые добрые картинговые времена…» Гонку он закончил пятым. Победил Френтцен, оставив Хаккинену лишь второе место и шесть очков. Хаккинен — 40, Шумахер — 32, Ирвайн — 26.

В Силверстоуне в день Гран-при Великобритании было

солнечно и жарко. Один за другим на светофоре загорелись пять красных точек — и через три секунды разом погасли. Хаккинен стремительно ушел со своей позиции, рядом Култард, затем Ирвайн, затем Шумахер, но на стартовом поле остались стоять двое. Проходя «Бекеттс», Шумахер насел на Ирвайна, и из поворота на «Ангарную прямую» они вышли вдвоем. На подходе к повороту «Стоув» Эдди сместился влево, готовясь к входу в правый поворот. — Шумахер шел позади. В этот момент стюарды приняли решение остановить гонку, поскольку на стартовом поле застряли две машины, но этого пока еще никто не знал.

На полном ходу Шумахер вышел из «тени» напарника и сместился правее, на середину трассы, — Ирвайн остался слева. Скорость Михаэля в тот момент составляла около 307 км/час и, похоже, напарник потеснился, подчиняясь контрактным обязательствам, пропуская лидера команды вперед. Во всяком случае, в «Стоув» Шумахер входил первым, но — блокируя колеса.

Тормоза позволили немного сбить скорость. FIA подробно описала все, что случилось дальше, когда были расшифрованы записи черных ящиков Ferrari. «Первоначально он затормозил на скорости 306 км/час, получив замедление 3.1 g. Это значение снизилось до 2.1g. На скорости 204 км/час передние колеса заблокировались».

Отчаянно дымя резиной. Михаэль пронесся перед носом у Ирвайна.

В момент, когда он съехал с асфальта, замедление составляло 13 g.

Ferrari понесся дальше, подскакивая на волнах гравия.

При пересечении гравийной зоны замедление достигало в среднем 1.1 g.

Роджер Чепмен, сидевший на трибуне Джонатана Палмера внутри поворота вместе со своей супругой Амандой, был обычным зрителем. «Машина неслась прямо на нас, — рассказывал он, — Как в таких случаях бывает, Шумахер встал на тормоза и едва не зацепил машину Ирвайна. Все это происходило прямо перед нами. Все вскочили со своих мест и закричали. По трибуне пронеслось: «Йе-е-е-а-а!».

Машина долетела до конца гравийной зоны и зарылась в груде шин. Скорость в момент столкновения составила 107 км/час.

«Когда он влетел в стенку из шин, все вдруг замолчали, — продолжает Чепмен. — Можно было услышать, о чем думают люди. Никто не высказывал этого вслух, но про себя мы думали: «Боже, дела плохи… Похоже на то, что случилось с Айртоном».

Просто невероятно, как быстро восторг толпы по поводу вылета Шумахера на первом же круге сменился тревогой в связи с тем, что произошло что-то серьезное. Мы не очень-то любили этого парня, но никто не хотел видеть его мертвым».

Едва машина замерла на месте, Михаэль попытался вытащить себя из кокпита — и не смог. «Момент был не из приятных, — скажет он позднее. — Я быстро понял, что у меня проблемы, но худший момент настал тогда, когда я попытался выбраться из машины и не смог, потому что мою ногу зажало. И я не мог видеть, каковы масштабы полученной травмы».

По словам Чепмена, толпа «притихла, потому что было очевидно: он жив, но, возможно, получил серьезную травму. Мы видели, как он пытался выбраться из машины — и не мог».

Маршалы окружили машину, прибыл профессор Сид Уоткинс, главврач Формулы 1 — ему понадобилось на это всего 85 секунд. Уоткинс нашел Шумахера «в полном сознании, прекрасно понимающим, что происходит», и был удивлен поведением Михаэля в целом (как он сообщил еженедельнику Autosport) «и его учтивостью. Он был очень и очень спокоен»

«Привет, Сид! Всего лишь нога. — сказал Шумахер. — Это не страшно». Он попросил Уоткинса при первой возможности позвонить Коринне и успокоить ее: он отделался переломом правой ноги. Трудновыполнимая просьба, если учесть, что Уоткинс не знал номера телефона. Кроме того, Михаэль попросил срочно передать Тодту, что надо проверить машину Ирвайна, «потому что у меня отказали тормоза».

Его вынули из кокпита, уложили на землю. Уоткинс подложил одну шину под ногу, другую — под левое колено, поскольку Михаэль сказал, что оно болит. Шумахера перенесли в «скорую помощь», причем маршалы перекрыли всю зону с помощью зеленых одеял. Но Михаэль по дороге поднял руку и помахал в знак того, что с ним все в порядке.

«Они обступили его со всех сторон со своими одеялами, полностью закрыв гонщика, — продолжает Чепмен, — Но это означало, что никто из тех, кто видел это, не мог понять, что происходит. Правда, перед нашей трибуной стоял телеэкран, и мы могли разглядеть чуть больше, чем непосредственно с трибуны. Но все мы были обеспокоены. Как и в случае с Сенной, никто не знал, насколько серьезны последствия этого происшествия. Только когда его перенесли на носилки и он на них сел — мы видели, что он сел, — стало ясно: «Ну что же, с ним все в порядке». И атмосфера разрядилась».

Ситуация со звонком домой решилась очень скоро. У кого-то из сотрудников медцентра, куда доставили Шумахера, оказался

мобильный телефон, и Михаэль сам все объяснил. В течение часа врачи оценивали его состояние, потом аккуратно перенесли в вертолет, который доставил его в главную больницу Норфолка.

Ближе к вечеру, когда гонка была закончена (победил Култард, Хаккинен сошел из-за проблем с задним колесом), Ferrari опубликовала релиз с заявлением Жана Тодта: «Причиной аварии, произошедшей с Михаэлем Шумахером на первом круге Гран-при Великобритании, стали проблемы с задними тормозами. Причину мы выясняем. У Михаэля сломаны большая и малая берцовые кости правой ноги. В настоящий момент ему делают операцию в больнице Норфолка».

Хирурги ввели в ногу 300-миллиметровый штифт. Операция прошла без осложнений.

Спустя два дня Ferrari обнародовала еще один релиз, сообщив, что «было проведено полное и оперативное расследование. На данный момент установлено, что причиной аварии стала внезапная потеря давления в заднем контуре тормозной системы. Это случилось из-за ослабления затяжки ниппеля на левой задней скобе. Причина ослабления затяжки ниппеля на данный момент не установлена. Этот компонент прошел проверку в ходе субботней вечерней подготовки к гонке, но никаких работ с ним не проводилось. Телеметрия не показала никаких проблем ни в ходе разминки, ни во время торможений в первой части круга в гонке, Ferrari продолжит расследование и постарается выяснить причины отказа».

Шумахера перевезли в Швейцарию, где он начал восстановительный процесс, продолжительность которого по некоторым оценкам должна была составить три месяца. Вилли Вебер говорил об этом с осторожностью. Спустя четыре дня после аварии он сообщил, что «самое главное» для Шумахера «восстановиться полностью, правильно залечить травмы. Он не хочет спешить с возвращением, чтобы не рисковать осложнениями в более отдаленной перспективе».

Все это вызвало волну пересудов и спекуляций, за которой невозможно было скрыть голую правду, стоящую за всей этой историей. Ferrari тщательно выстраивала кампанию по поиску наследника Джоди Шектера. В команду был приглашен лучший гонщик, которому платили гораздо больше, чем любому его коллеге. У Ferrari уже был Степни, человек из тех, о ком говорят, что он успел забыть об этом спорте больше, чем многим вообще было известно. Был нанят Жан Тодт, человек с блестящим послужным списком, а также прозорливый Росс Браун и Рори Берн — специалист столь же высокого уровня, что и все остальные в этом списке. В качестве второго номера при

Шумахере был нанят Эдди Ирвайн, контракт которого жестко ограничивал его задачи. Ирландец не должен был создавать проблем, безусловно, соблюдать взятые на себя обязательства и при первой возможности зарабатывать очки. И он четко исполнял свою роль. У Шумахера была самая большая яхта в бухте Монте-Карло, и никто не ставил под сомнение тот факт, что он ее полностью заслужил, потому что не было в современной истории автоспорта другого такого гонщика, готового на самопожертвование в течение столь долгого времени.

Во имя пополнения плеяды своих чемпионов, которое приостановилось на Шектере, Ferrari вложила в свою программу Ф1 около двух миллиардов долларов в период с 1979 года. И вот на пустом месте все это летело в тартарары, а к титулу нужно было вести парня из ирландского Конлига, графство Доун, который до сих пор выиграл Гран-при лишь однажды, в Мельбурне, и только потому, что этого не мог сделать Шумахер. Ирвайн, занявший на Гран-при Великобритании второе место, уступал лидеру личного зачета Хаккинену всего 8 очков.

Авария Шумахера сделала возможным то, что раньше представлялось не иначе как фантастикой. Только вдумайтесь: существовала вероятность того, что уже Шумахеру пришлось бы, подчиняясь интересам команды, *помогать Ирвайну завоевывать чемпионский титул!*

«К Силверстоуну мы вышли на боевой режим, мы были в форме, в этом нет сомнений, — вспоминает Берн. — Мы заметно опережали соперников в Кубке Конструкторов, имели крепкие позиции в личном зачете. Ситуация выглядела как очередное увлекательнейшее восхождение с McLaren в качестве спарринг-партнера. И тут эта ужасная авария — и потеря ключевого игрока команды, ее первого номера, что неизбежно должно было отразиться на результатах».

У вас к тому времени уже сложилось ощущение, что это ваш чемпионат?

«О да, мы в этом почти не сомневались. Было такое тихое ощущение: на сей раз мы сумеем. Да, мы были в полной уверенности, что сумеем».

А что машина?

«После Имолы мы разобрались в настройках, провели качественную программу доводки, и машина смотрелась очень неплохо. Никогда нельзя быть уверенным в успехе на сто процентов, тем более что McLaren была в блестящей форме. Ни в коем случае

нельзя было списывать ее со счетов, считая, что победа у нас в кармане. Но мы чувствовали, что соперничество идет абсолютно на равных».

Продолжает Найджел Степни. После Гран-при Италии в сентябре он сказал: «С точки зрения показателей Эдди был к Михаэлю ближе всего из гонщиков, выступавших с Шумахером, и для нас это был очень важный фактор после аварии. Да, мы шли вперед не так мощно, как до этого, да и McLaren наделали кучу ошибок, но от этого не застрахован никто».

Степни оценивает ситуацию изнутри: «Возвращаясь к минувшим гонкам, можно оценить их результаты с точки зрения реальных показателей. Когда ты выигрываешь, это хорошо, это здорово, но оценивать итоги гонок надо исходя из условия, *что могло бы быть, если бы McLaren дошли до финиша*. И что у нас получалось? Две мы должны были выиграть при любом раскладе: Канаду и Монте-Карло. Остальные? У нас были проблемы и это нужно принимать в расчет, даже если результаты для нас были удовлетворительными. Мы неплохо проводили гонки, когда у McLaren были провалы — и наоборот…»

Раскрывая подоплеку сезона, Степни сравнивает Шумахера с Айртоном Сенной, «потому что это единственное возможное сравнение на его уровне. Я плотно работал с Сенной в Lotus, быть может, даже плотнее, чем с Михаэлем. Гонщики значительно изменились, или это мне кажется, что изменились, или их представляют другими. В прошлые годы мы были к ним ближе, проводили с ними намного больше времени.

На мой взгляд, Сенна вдумывался в то, что происходит, больше, чем Михаэль. Он куда внимательнее вглядывался, вслушивался в то, что происходит. Это не критика, просто факт. Кроме того, это разные эпохи. Нет, не только эпохи разные, но и технологии, а технологии сравнивать сложнее всего.

К примеру, в наши дни все рассуждают об обгонах. В былые времена обгоны были свидетельством мастерства — вот почему Сенна настаивал на запрете вспомогательных электронных систем — они выравнивали возможности ведущих гонщиков и всех остальных. Стоило поставить кому-то эти примочки — и он мог ехать на уровне ведущих гонщиков. Тогда нельзя было допускать ошибки в переключении передач: одна неточность — и тебя обошли. С электроникой такие ошибки стали почти невозможными. Машина не даст тебе ошибиться.

Это означает, что ты идешь на пределе, ты всегда на пределе. Ну и как тебя в таком случае обгонять? Ты разгоняешься на пределе, тормозишь ты на пределе, все очень плотно. Сколько

обгонов вы видели в Монце? Только Баррикелло — он обошел двоих. Или возьмите Барселону. Мы застряли позади Вильнёва. Наша машина позволяла ехать на секунду быстрее, но мы не могли его пройти. Невозможно заставить машину совершать обгоны, но лучшие гонщики обгонять по-прежнему умеют, всегда умели. Ты видишь с первого взгляда, кто на это способен, а кто нет. Надо думать вперед, гнать машину — и они это делают. Сенна был таким на мокрой трассе. Михаэль тоже — они это умели. Они умели думать вперед и направлять машину туда, где не будет другой машины, — они знали это точно. Они выбирали иные траектории, иные точки торможения».

Они это умели. Вот чего мы лишились 1 мая 1994 года в Имоле. Вот чего могли лишиться 11 июля 1999 года в Силверстоуне.

Дни, недели, месяцы, последовавшие за этим, напоминали калейдоскоп фактов, вымыслов и многого другого. История Шумахера превратилась в сагу. Было что-то гипнотическое в созерцании эпизодов, в которых играть должен был ты. Вернувшись на старт в Малайзии и Японии. Шумахер приобрел неожиданный статус: он не участвовал в борьбе, но от его действий зависел исход чемпионата — это краткое резюме тех событий, о которых мы сейчас расскажем в хронологическом порядке, беспристрастно, шаг за шагом, сцена за сценой.

Вторник, 13 июля. Заявление Ferrari: «Сообщаем о достижении договоренности с гонщиком Микой Сало о выступлениях за рулем автомобиля номер 3 (!), начиная с Гран-при Австрии».

Четверг, 15 июля. Вилли Вебер навестил Шумахера в больнице в Швейцарии, после чего оценил период отсутствия Михаэля в гонках в три месяца. «Самое главное — полностью восстановиться после травмы ноги, — сказал Вебер, — По этой причине пауза в три месяца выглядит вполне реальной. Именно столько времени ему понадобится для полного выздоровления».

Понедельник, 19 июля. Шумахер выписался из больницы и вернулся домой в Женеву.

Вторник, 20 июля. Михаэль дал первое после аварии интервью, рассказав о своих переживаниях и действиях после того, как заклинило тормоза Ferrari. Он решительно заявил, что разговоры о его возвращении на старт Гран-при Германии 1 августа — «полная ерунда».

В Австрии Ирвайн отлично провел безупречно спланированную гонку и после столкновения двух McLaren одержал победу, спровоцировав еженедельник Autosport на заголовок во всю обложку: «Кто нуждается в Шуми?»

После стартовых приключений Сало финишировал девятым, отметив, что допустил несколько ошибок. Ну а Ирвайн признал, что первая гонка в роли лидера команды была «очень тяжелой, потому что ожидания было невероятно высоки». В отсутствие Шумахера, добавил он, не стало возможности сравнивать свои результаты и ему «этого очень недоставало».

В Хоккенхайме, после того как у Хаккинена возникли проблемы, лидировал Сало, но послушно уступил дорогу Ирвайну, который и выиграл гонку. Ирвайн — 52 очка, Хаккинен — 44. В Маранелло вовсю звонили колокола.

Понедельник, 2 августа. Немецкое информационное агентство SID поинтересовалось у Шумахера, поможет ли он Ирвайну, когда вернется в гонки, ведь он окажется в очень необычной роли. «Если случится так, что Ирвайн будет бороться за титул, — отвечал Михаэль, — я буду работать на команду и помогать Ирвайну. Я переживу такую ситуацию, ведь Эдди не раз помогал мне. Почему бы не отплатить ему за это! Даже если тебе этого не хочется — такова жизнь!»

Вторник, 3 августа. Вебер сообщает, что Шумахер может сесть за руль в ближайшие выходные, если разрешат врачи. Речь шла о том, что Михаэль должен был предстать перед врачами во Фьорано, чтобы затем там же поездить на тестах. Вебер добавил, что если у Шумахера на этих тестах не возникнет проблем, 15 августа он может выйти на старт Гран-при Венгрии.

Среда, 4 августа. Хайнер Бухингер, пресс-атташе Шумахера, заявил: «Мышцы пока остаются опухшими, и Михаэль не может передвигаться с обычной легкостью. Когда я виделся с ним в воскресенье, он передвигался на костылях, но готовился к субботним тестам. Должен сказать, маловероятно, что ему удастся принять в них участие».

Консультации с врачами перенесли на пятницу, а состояться они должны были в Швейцарии. «Он должен выполнить все условия регламента, а это значит, суметь за пять секунд выбраться из кокпита. Никаких особых привилегий у Михаэля в этом смысле нет».

Пятница, 6 августа. Заявление Ferrari: «Сегодня в 19.00 Михаэль Шумахер встречался с врачами. Эта проверка была согласована 19 июля, когда он выписывался из швейцарской больницы, чтобы вернуться домой. Клинические показания на данном этапе очень хорошие, но возвращаться в кокпит Ф1 в ближайшие недели ему пока рано. В целях ускорения процесса выздоровления врачи приняли решение извлечь часть штифта, вживленного в его кость. Процесс восстановления начнется вновь на следующий день после операции. Это должно позволить

Михаэлю вернуться в гонки в Монце 12 сентября».

Понедельник, 9 августа. Ди Монтедземоло потребовалось немало времени, чтобы признать смену ролей: «Когда Шумахер вернется, он станет помогать команде. В этом нет никаких сомнений. Мы все думаем только об одном: победе Ferrari». Монтедземоло подчеркнул отдельно, что после Монцы у Шумахера уже «не будет шанса побороться за титул. Гонщики должны исполнять указания команды. Шумахер подтвердил это, и он исполнит свои обязательства: он будет помогать Ferrari».

На Гран-при Венгрии Ирвайн финишировал третьим после того, как на 63-м круге потерял контроль над машиной и прокатился по траве. Сало финишировал 12-м в двух кругах позади победителя после «ужасной гонки». На фоне дубля McLaren это было провалом. Победил Хаккинен, набрав 54 очка. У Ирвайна было 56. Взоры вновь обратились к Шумахеру.

Четверг, 19 августа. Заявление Ferrari:

> «Сегодня в 19.00 Михаэль прошел очередное обследование. Эта проверка была согласована во время предыдущей, состоявшейся 6 августа. Результаты тестов показали, что физическое состояние у него хорошее, и следующей ступенью будут несколько кругов в Муджелло за рулем F399. Эти тесты состоятся завтра».

Пятница, 20 августа. Шумахер на вертолете прибыл в Муджелло. Релиз Ferrari по итогам дня:

> Трасса: Автодром в Муджелло, 5.20 км
>
> Гонщик: Эдди Ирвайн, F399, шасси номер 193
>
> Михаэль Шумахер, Мика Сало, F399, шасси номер 194
>
> Погода: Температура воздуха 22–30 ºС. Температура асфальта 32–50 ºС, солнечно
>
> Тесты начались ровно в 9.30, Мика Сало выполнил один пробный круг на шасси номер 194. Эдди Ирвайн продолжил свою программу работы над настройками и регулировками в рамках подготовки к предстоящему Гран-при Бельгии. Тесты Михаэля Шумахера прошли спокойно. Он выполнил несколько серий по пять кругов каждая, затем выполнил попытку в 20 кругов. Это был последний день тестов Ferrari в Муджелло.
>
> Михаэль Шумахер: 1:28.379 — 65 кругов
>
> Эдди Ирвайн 1.28.648 — 59 кругов
>
> **Жан Тодт:** «Это здорово, что вся группа собралась вместе, — Эдди и Мика, затем (!) подъехал Михаэль. Я

рассчитывал, что Михаэль проедет лишь пару кругов, но он в итоге отработал на тестах полный день. Два гонщика работали по разным программам: Эдди готовился к бельгийскому Гран-при, Михаэль привыкал к машине в боевом режиме. Я подумал, что Михаэль мог бы вернуться уже в Монце. Посмотрим, как он будет чувствовать себя после этих тестов, и после дальнейших проверок примем решение. Завтра во Фьорано Мика Сало обкатает все три машины, которые мы готовим к Гран-при Бельгии».

Эдди Ирвайн: «Я занимался главным образом подготовкой к Спа. Основное внимание сегодня было уделено тормозам, настройка которых по-прежнему вызывает у меня проблемы. Все свои круги сегодня я прошел в режиме гонки».

Михаэль Шумахер: «Прежде всего, хотел бы поблагодарить всех болельщиков Ferrari. Сегодня меня очень порадовало, как приняла меня команда. Здорово было вновь увидеться со своими друзьями. Все равно что вернулся домой после долгого отпуска. Я с самого начала почувствовал себя комфортно в кокпите, хотя немного времени пришлось потратить на то, чтобы адаптироваться к изменению баланса автомобиля. Я проехал около шестидесяти кругов без каких-либо проблем. На кочках моя правая нога заметно побаливает, но на результатах это не сказывается. В ближайшие несколько дней мы посмотрим, как я буду себя чувствовать, и затем, после дополнительного медосмотра, я вместе с командой решу, можно ли будет вернуться в гонки в Монце или раньше».

Тон релиза сух и скуп. Читая этот текст, как-то не сразу понимаешь, что речь идет, по сути, о сенсации. Муджелло — не самая легкая трасса, а Михаэль, по словам свидетелей, заметно прихрамывал, и все же его первый круг оказался в долях секунды от лучшего результата, показанного Ирвайном куда позднее. А закончил Шумахер эта тесты лучшим временем дня — на 0.3 секунды быстрее напарника.

Понедельник, 23 августа. Шумахер сел на велосипед — отличная тренировка для его ноги, и испытал сильные боли.

Вторник, 24 августа. Релиз Ferrari:

«Эдди Ирвайн и Мика Сало будут выступать на Гран-при Бельгии 29 августа. Михаэль Шумахер сядет за руль на следующей неделе на тестах в Монце накануне

итальянского Гран-при. На тестах, которые будут проходить с первого по третье сентября, он проведет имитацию гонки в качестве подготовки к возможному участию в Гран-при Италии».

В Бельгии после очередного столкновения с напарником победил Култард. Хаккинен был вторым, Ирвайн четвертым, Сало седьмым. Хаккинен — 60 очков, Ирвайн — 59, Култард — 46, Френтцен — 40.

Среда, 1 сентября. Коллективные тесты в Монце. Релиз Ferrari:

> «Тесты начались в девять. В утренней части гонщики сосредоточились на настройке своих машин. Из-за проблем с гидравликой Ирвайн до обеда успел проехать лишь несколько кругов. Во второй половине дня оба гонщика работали по разным программам, но оба — в рамках подготовки к Гран-при Италии. Михаэлю Шумахеру тоже пришлось закончить работу досрочно из-за проблем с гидравликой. Тесты завершились в восемнадцать тридцать».

Несколько сотен тиффози собрались на трибунах, мимо которых уже так давно проехал к своей победе Джоди Шектер. Они развесили множество плакатов, некоторые на английском языке:

«Шуми, ты — волшебник!»
«С возвращением, Шуми!»
«Скучаем по тебе, Михаэль!»

Один был написан по-итальянски, но этот текст не требует перевода:

MAGICO SCHUMY!

Шумахер рассказывал: «Я сегодня работал на тестах, и проблемы с моей ногой оказались слишком серьезными, чтобы работать по-настоящему. Мне трудно проехать за раз больше пяти кругов, в особенности на этой трассе. Кочки и виражи слишком заметны. Я испытывал боль на протяжении всего дня и не могу ехать в таких условиях. Я принял обезболивающие, но это не помогло. Не думаю, что смогу принять участие в двух ближайших гонках. После операции доктора сказали, что я смогу вернуться за руль через двенадцать-шестнадцать недель. Прошло всего семь —

и я уже здесь. Вы скажете — рановато, но мы должны были попробовать. В воскресенье я буду встречаться с моими врачами».

Суббота, 4 сентября. Релиз Ferrari:

> «Настоящим уведомляем, что гонщик Рубенс Баррикелло подписал контракт на выступления в составе команды Ferrari на следующие два сезона в качестве напарника Михаэля Шумахера. Ferrari хотела бы поблагодарить Эдди Ирвайна за конструктивную и лояльную работу с командой за прошедшие четыре года. В четырех решающих гонках нынешнего сезона и гонщик, и команда приложат все свои усилия и настрой».

Понедельник, 6 сентября. Бухингер заявил: «Ситуация не изменилась. Процесс выздоровления идет нормально. К сожалению, быстрее вернуться в строй не получается». Это означало, что Михаэль пропустит Гран-при Европы, который состоится на Нюрбургринге 26 сентября.

Понедельник, 20 сентября. Бухингер сообщил, что Шумахер собирается поездить во Фьорано 7 октября. «Михаэль обязательно будет во Фьорано», — сказал он, добавив, что Шумахер хочет провести две последние гонки сезона.

Вторник, 21 сентября. На автосалоне во Франкфурте представлена новая команда Формулы 1 Jaguar (до этого Stewart) и подтверждено, что Эдди Ирвайн будет выступать в ее составе в паре с Джонни Хербертом.

Четверг, 23 сентября. Шумахер дал интервью немецкому телеканалу RTL: «Ferrari победит только в том случае, если McLaren и дальше будет ошибаться. К предстоящей гонке, да и вообще по ходу чемпионата McLaren доработала свою машину и сейчас пребывает в лучшей форме, чем Ferrari. Думаю, этот сезон не станет годом Эдди. Только невезение может помешать Мике одержать над ним победу, и единственный вариант, при котором Ferrari закончит сезон чемпионом, это если McLaren уступит ей титул».

Это интервью многими было сочтено несвоевременным и скандальным. Оно вызвало взрыв высказываний в поддержку Ирвайна:

> «Ирвайн уничтожен!»
> «Шумахер лишил Ирвайна надежды на титул!»

И так далее в том же духе.

Это интервью дало козыри тем, кто считал, что Шумахер не

хочет, чтобы Ирвайн стал чемпионом, и не собирается помогать ему побеждать. Шумахер мог полностью дистанцироваться от этой двусмысленной ситуации, если бы не стал выступать в оставшихся гонках, — состояние здоровья позволяло ему не делать этого.

Но за кадром промелькнули предположения, что Ferrari тоже не желает Ирвайну победы в чемпионате. Определенная логика в этих предположениях была.

Вложив огромные средств исключительно в Шумахера, команда могла оказаться в дураках, если бы главной цели достиг ее униженный и оскорбленный гонщик номер два. Разумеется, Ferrari категорически это отрицала. Предположение о том, что команда могла позволить себе вложить 200 миллионов долларов в то, чтобы не стать чемпионом, намеренно лишить себя титула после 20 лет бесплодных попыток его завоевать, кажется мне просто безумным.

Пятница, 24 сентября. На тренировке Ирвайн был четвертым, Мика Сало вторым. Но не об этом говорили на Нюрбургринге больше всего. Ирвайн, уязвленный в самое сердце высказываниями Шумахера, уверял: «То, что Михаэль сказал, не имеет значения. Важно, что произойдет здесь, на трассе в воскресенье. Все, что я могу сейчас сказать: очевидно, что он верит в Ferrari куда меньше, чем я».

Эдди закончил гонку седьмым, а Сало сошел после 45 кругов. Тодт описал это так: «Гонка представляла собой серию проблем с изрядным количеством драмы». Когда Ирвайн заехал на пит-стоп, выяснилось, что «они куда-то дели одно из моих колес». Как раз перед этим в боксы для замены поврежденного переднего крыла заезжал Сало, и это все запутало. Хаккинен — 62 очка, Ирвайн — 60, Френтцен — 50.

Любители теорий заговора с азартом взялись за работу, демонстрируя снимки, на которых изображен механик, обслуживающий заднее колесо машины Ирвайна с пустыми руками, как будто это доказывало, что Ferrari не желала Ирвайну победы в чемпионате. Это тоже была глупость. Есть сотни способов при надобности незаметно, неявно повлиять на машину. Один из таких способов — не делать этого наиболее очевидным и наглядным для всех способов, ведь механика с пустыми руками видели на телеэкранах во всем мире.

Воскресенье, 3 октября. Заявление Ferrari: «Сегодня Михаэль Шумахер прошел медобследование в Париже. Оно показало, что травма зажила в достаточной степени, чтобы он мог вернуться к нормальной деятельности. Завтра Шумахер проведет в Муджелло серию обкаток F399. Михаэль Шумахер

проинформировал команду о своем решении не принимать участия в оставшихся двух гонках сезона, поскольку он не чувствует себя достаточно готовым к нагрузкам, которых требует участие в гонках».

Понедельник, 4 октября. Шумахер работает на тестах Ferrari в Муджелло. Он проехал 69 кругов и допустил разворот. Машина вылетела с трассы и «поцеловала» отбойник, получив небольшие повреждения. Он самостоятельно добрался до боксов и продолжил работу на другой машине, сказав при этом, что происшествие его напугало: «Память вернула меня к некоторым воспоминаниям. Не очень-то приятно вновь испытать испуг в такой момент».

Часть немецкой прессы обрушилась на него с критикой за решение не участвовать в гонках.

Bild Zetung задавалась вопросом: «Он этого не хочет? Не может? Что не так?» — и описывала ситуацию как «загадку Шуми».

Die Welt описывала его поведение как «образец эгоизма» и добавляла: «Нет даже намека на чувство ответственности перед работодателем, сделавшим его наиболее оплачиваемым гонщиком в истории автоспорта».

Четверг, 7 октября. Шумахер подключился к тестам, которые во Фьорано проводил Ирвайн.

Пятница, 8 октября. Тесты продолжились, и Шумахер прошел круг за 1:00.90. Это очень быстро!

Несколькими часами позже…

> «Ferrari сообщает, что Михаэль Шумахер примет участие в Гран-при Малайзии и Японии. После трех дней интенсивной работы на тестах в Муджелло и Фьорано Михаэль почувствовал заметное улучшение своей физической формы и потому принял решение выйти на старт двух оставшихся очень важных гонок сезона, чтобы обеспечить максимальную поддержку Ferrari в сражении за чемпионские титулы, а также исполнить желание команды и всех ее болельщиков».

Суббота, 9 октября. «Уверенность в том, что мне это по силам, понемногу возрастала в последние дни, — сказал Шумахер. — Важно было увидеть, насколько желает моего возвращения команда. Я готов не на сто процентов, но чувствую, что должен быть здесь. Конечно же я очень хотел поскорее вернуться за руль, но должен был убедить в этом самого себя — и тесты, сначала в Муджелло, а затем и во Фьорано помогли мне это сделать. В остальном мною двигало стремление помочь

команде, помочь Эдди».

Накануне последних тестов Коринна выразила «твердое несогласие» с тем, что он собирается вернуться в гонки. Однако, по словам Шумахера, «увидев меня, когда я вернулся домой после тестов в Муджелло, она повела себя мудро. Впервые за долгое время она увидела на моем лице улыбку».

Монтедземоло сообщил, что это он настоял на возвращении Шумахера, и рассказал, что, когда он позвонил Михаэлю домой, трубку сняла его дочь Джина-Мария и сообщила, что «папа надевает футбольные ботинки», Монтедземоло вполне логично заключил, что если Шумахер может играть в футбол, то и за Ferrari выступать он тоже может.

Шумахер, со своей стороны, сказал, что он встречался с Монтедземоло, хотя «я был свободен в принятии решения. Я рассказал о своих ощущениях и опасениях. Объяснил, почему я сказал нет и почему сказал да».

Пока сторонние наблюдатели спорили о том, что мог, а что не мог Михаэль сделать в Малайзии, у членов команды эта тема вопросов не вызывала. Задолго до гонки Найджел Степни сказал: «Лично я считаю, что когда Михаэль вернется, он вернется более сильным — сильным психологически, потому что гонщики устают, но не понимают этого. В этом они похожи на меня, на вас, на кого угодно — лучше бросить все на пару недель, пожить без гонок. Вернувшись, ты будешь чувствовать себя лучше и выступать будешь лучше. К моменту своей аварии в Силверстоуне Михаэль достиг, я бы сказал, пресыщения. Он выглядел очень усталым и начал заметно нервничать, что на него не похоже. Но он хотел стать чемпионом мира — и было видно, насколько он этого хотел. Да, он вплотную подошел к титулу в девяносто седьмом и девяносто восьмом, но подойти вплотную — это все еще очень далеко».

Берна тоже совершенно не удивило, что Михаэль сразу обрел боевую скорость: «Типичным примером были тесты в Муджелло после его аварии, куда он приехал после двухмесячного (или около того) перерыва. По плану два дня должны были работать Мика Сало и Эдди. Ну или Мика — два дня, Эдди — один, неважно. И тут приехал Михаэль. Никаких специальных настроек, приличный запас топлива в баке, стандартные шины, никаких штучек — и в первой же попытке он выдал более быстрый круг, чем Мика или Эдди в последующих двух. С ходу, просто раз — и поехал. На мой взгляд, это врожденное качество».

Степни заглядывает даже дальше, чем гонки: «Никому не по силам справиться с ситуацией в Ferrari лучше, чем ему. Не думаю, что в современной Формуле 1 найдется еще хотя бы один такой

гонщик. У Сенны было множество поклонников, люди его обожали — и не только за гонки. Он был личностью, способной сплотить людей вокруг себя. Публика приходила посмотреть на него, потому что знали, что он волшебник и всегда может выдать что-нибудь этакое, необычное. От него ждали чуда. Это же касается и Шумахера, но его любят иначе, ведь южноамериканцы намного более искренние, теплые люди, чем те, кто болеет за Михаэля».

В Малайзии Михаэль для начала должен был подтвердить, что выздоровел настолько, чтобы без труда выскочить из кокпита за 5 секунд. Он справился. Как сказал профессор Уоткинс, «он находится в полном здравии. Михаэль для нас немного попрыгал». Последний описывает еще один тест, предлагаемый Уоткинсом выздоравливающим после травмы ноги гонщикам: нужно доказать, что ты можешь на ней немного попрыгать. Мастер справился.

По словам Шумахера, он мог выиграть эту гонку, но «моя физическая готовность была не такой, как прежде. Жаркая погода, жаркая гонка может отразиться на состоянии любого из нас. Невозможно ничего загадывать наперед». По поводу Ирвайна было сказано следующее: «Я должен внести ясность: я еду прежде всего за команду, а не за Эдди. Единственный способ оказать ему помощь — это пропустить его вперед, если я окажусь впереди. В ином случае он должен позаботиться о себе сам. Поэтому моя основная задача — оказаться впереди».

В субботу он завоевал поул и вообще был в восторге. «Я надеялся, что буду силен, но опередить всех на секунду — это сюрприз! В гонке я планирую гнать от старта до финиша, а там посмотрим, что это нам даст. Разумеется, если под конец я буду впереди, а Эдди за мной, я его пропущу».

В гонке Михаэль развеял всякие сомнения насчет того, кого считать лучшим гонщиком в мире. Он лидировал, пропустил вперед Ирвайна, и, хотя следом проскочил Култард («это не входило в наши планы»), Хаккинена он удержал позади и просто измотал, сдерживая его в рваном ритме, позволяя Ирвайну оторваться. Под конец, когда у Култарда возникли проблемы с давлением в системе питания, Шумахер вновь вышел вперед и вновь уступил лидерство Ирвайну. Общее впечатление: Михаэль контролировал гонку, находясь и впереди, и чуть позади, атаковал от старта до финиша, решая, кому какую роль отвести. Мартин Брандл, комментировавший гонку, не удержался от высказывания: «Шумахер провел всю гонку, стараясь ехать как можно медленнее, и все же дважды был вынужден намеренно уступать лидерство…»

Вопрос Россу Брауну:

Как вам гонка Шумахера в Малайзии?

«Это было потрясающе!»

Даже для вас?

«Да, в какой-то мере. Я почувствовал это уже на тестах, потому что Жан (Тодт) и я решили, что лучший способ убедить Шумахера вернуться в гонки — это дать ему хорошую машину, чтобы он получил удовольствие от вождения. И в Муджелло, и во Фьорано нашей задачей было не давить на него — только он мог принять решение, готов он вернуться или нет, — а постараться обеспечить ему условия, когда он получит удовольствие».

Что и вышло, и он это подтвердил.

«Мы не должны забывать о том, что эти парни занимаются этим — ну или, по крайней мере, начинают заниматься этим, — потому что они любят гонки».

Похоже, в его отношении это по-прежнему справедливо.

«Вообще-то, это справедливо в отношении любого из них. Они становятся богатыми и знаменитыми, и люди иногда забывают, что в глубине души это гонщики, они любят гонки, любят сражаться со своими соперниками, любят настраивать машины, чтобы побеждать. Все это — часть их души. Люди судачат — и это правда, — что они зарабатывают кучу денег, но цель Михаэля — победить в составе Ferrari, это для него задача номер один! И когда нам удается посадить его в машину, которая работает очень хорошо — нам удалось провести программу доводки по направлениям, казавшимся нам интересными, — его энтузиазм не знает границ. К концу недели, когда я сказал: «Слушай, Михаэль, нам бы здорово помогло, если бы ты провел для нас пару последних гонок», его не пришлось долго уговаривать (мягкая улыбка). Мы знали, что внутренне он к этому готов.

Все говорит за то, что он в отличной форме.

«Да, он на высоте».

По ходу гонки он контролировал все, что происходиловпереди, все, что происходило сзади. Это было похоже на дирижирование оркестром: все играли, починяясь его жестам. Мы снова увидели быструю езду при достаточном резерве скорости.

«Он всегда оставляет что-то в запасе. Некоторые гонщики ведут машину, не имея резерва — ни физического, ни психологического. У Михаэля, такое ощущение, всегда есть запас — не в том, чтобы вести машину быстрее, а в том, чтобы подумать, как складывается гонка, и Малайзия — прекрасный пример, потому что он держал в поле зрения абсолютно все».

Это врожденное качество?

«Думаю, в значительной степени, да. У него светлая голова, он понимает, что нужно для поддержания физической формы на уровне, позволяющем не беспокоиться об этом в ходе гонки. Возможно, это была единственная причина его нежелания возвращаться в гонки слишком рано. Он знал, в каком состоянии находился, и очень беспокоился о том, как бы это не помешало ему вести гонку в привычном ключе. Вопрос не в том, чтобы просто сесть за руль гоночной машины, — он знал, что с этим не будет проблем. Вопрос в том, чтобы сражаться за победы, быть впереди, там, где он привык быть. Ему необходимо быть в такой физической форме, чтобы она не снижала его способность вести гонку, контролировать ее ход. Так и было. К Малайзии он восстановился настолько, что мог работать в привычном для него стиле».

Но этот этап принес очередное разбирательство по техническим вопросам. Боковые дефлекторы Ferrari, аэродинамические элементы, помогающие выровнять поток воздуха, оказались в нижней части на 10 мм меньше, чем это было предписано регламентом. По этой причине результаты Ferrari были аннулированы, что означало чемпионство Хаккинена. Правда, Ferrari подала апелляцию, слушание которой было назначено на следующую после гонки неделю. До той поры ситуация в чемпионате оставалась открытой.

Ну а пока нас интересует еще одни вопрос — стала ли Малайзия, наконец, актом единения?

Пино Альеви многие годы работает гоночным обозревателем итальянской La Gazzetta dello Sport. Он один из тех, кто вхож в закулисье Ferrari, кто пользуется в команде абсолютным авторитетом. В свое время он сказал: «Шумахер напоминает киберпилота. Итальянцы его уважают, но любят они тех, кто способен разбудить их сердца. А Михаэль разговаривает языком пресс-релизов. Итальянцам он безразличен. Он важен Ferrari, потому что выступает за эту команду, но с тем же успехом это

могла быть любая другая команда, к примеру из Люксембурга или еще откуда-нибудь. Итальянцы не против немцев или кого-то другого. Мы любим немецких футболистов вроде Хаслера, Мюллера или Бирхофа, они хорошо говорят по-итальянски, с ними никаких проблем. Вспомните Бергера, говорящего по-немецки. Или Ники Лауду, если уж речь зашла об англосаксах. Вспомните, сколько народа за него переживало. Или Джоди Шектер — его даже любили!»

На протяжении всего уик-энда в Сузуке Михаэль представал в разных обличиях. В четверг он казался парнем из соседнего двора, свободным, расслабленным и слегка шаловливым. Направляясь на пресс-конференцию, он заметил Мартина Брандла, догнал его и, дурачась, ухватил за ухо, после чего оба пустились в обмен подначками и тычками. Затем Шумахер надел свою обычную теплую улыбку. Именно в такие моменты он становился похож на соседского парня, одетого в джинсы и кеды. А Коринна, облаченная в брючки и джемпер свободного покроя, казалась самой обычной соседской девчонкой.

Михаэль без труда разделался с официальной пресс-конференцией и тут же дал другую, для прессы, говорящей по-немецки. Они окружили его так плотно, что Михаэля не стало видно. Микрофоны и диктофоны оказались у самого его лица, но Михаэль вел разговор просто и естественно. Фотографы подняли свои камеры над головами собравшихся, подобно молниям замелькали вспышки. Шумахер даже ни разу не моргнул.

Под конец он совсем расслабился, начал шутить, улыбаться, но одну серьезную тему обойти никак не мог. Будет ли он в воскресенье помогать Ирвайну бороться за чемпионский титул? Его ответ был неоднозначен: «Я с самого начала говорил, моя задача — не помогать Эдди, а выиграть гонку, чтобы помочь завоевать Кубок Конструкторов, этим я помогу и Эдди».

Хаккинену для победы в чемпионате нужна была победа в гонке вне зависимости от результата Ирвайна. В случае схода второго (и ниже) результата Микки, Эдди достаточно было финишировать четверым. Не самая сложная задача для гонщика Ferrari. Таким образом, возможная победа Шумахера ставила Хаккинена в сложное положение.

Когда пресс-конференция завершилась и Михаэль направился к выходу, кто-то преподнес ему цветы в качестве шутки, как мне показалось. Если целью этой шутки было вывести его из равновесия, то она не удалась — Михаэль спокойно принял букет и унес его с собой. Подходя к двери, он заметил швейцарского журналиста, сидящего на полу у самой стенки. Этот журналист был знаменит свой любовью к сигарам. Он и сейчас дымил одной,

Шумахер взял эту сигару и затянулся. «Ромео и Джульетта», — сообщил он, как сообщил бы на его месте любой некурящий — и не представляющий стоимости, качества, уникальности этой сигары, прочитав ее название на ленточке. Михаэль вернул сигару, и они разговорились, спокойно, неспешно: обычные парни за обычной беседой.

На трассу опустились сумерки, но зрители по-прежнему сидели на бетонных трибунах, поглядывая в бинокли и демонстрируя свое знаменитое терпение. Они много смеялись, но почти не жестикулировали. Они ждали.

В пятницу Михаэль снова походил на гонщика. На тренировках он был третьим вслед за Хаккиненом и Култардом. В 16.20 он отправился в офис FIA: комната 208 на верхнем этаже. Ему предстояло дать интервью Дэймону Хиллу для журнала F1 Racing. Об интервью договорился Мэтт Бишоп, ведущий редактор издательской группы Haymarket. Хилл завершал свою карьеру, готовился провести последнюю гонку и в очередном выпуске F1 Racing исполнял роль со-редактора этого ежемесячника.

Во время интервью Бишоп с удивлением выяснил, что до этого самый длинный разговор между Хиллом и Шумахером произошел, когда у Михаэля родился первый ребенок. Хилл тогда пожал Михаэлю руку со словами: «Теперь ты отец, как и я».

Шумахер помнил об этом: «Да-да, это верно».

Хилл: «Как ребенок, как супруга?»

Шумахер: «Нормально, нормально».

В этом месте Бишоп добавил: «Насколько я знаю, Дэймон был одним из трех гонщиков, навестивших Шумахера в больнице после аварии в Силверстоуне. Кроме него это сделали еще брат Ральф и Жан Алези».

Многое из того, о чем рассказал Михаэль, были известно только ему, и хотя я привожу лишь несколько цитат (с любезного соизволения), они говорят сами за себя. Начало задало всей беседе наиболее подходящий, ироничный тон.

> **Шумахер:** «Насколько задолго ты знал, что прекратишь гоняться?»
>
> **Хилл:** «Э-э-э… Я думал, вопросы здесь буду задавать я, Михаэль!»

Хилл расспрашивал Шумахера о многих тонких вещах, включая его исключительную уверенность в себе, что, по словам Хилла, «было совершенно очевидно со стороны». Михаэль на это ответил: «Я не настолько уверен в себе, как это может показаться. Это совершенно не так. На самом деле я постоянно задаюсь различными вопросами. Если что-то идет не так, я всегда

начинаю с себя. И я очень стараюсь, никогда не опускаю руки. В общем, не думаю, что я обладаю такой уж прочной уверенностью в себе, как это может показаться со стороны. И не могу этого же сказать о своих соперниках. Совершенно не представляю, насколько они уверены в себе. Не могу этого сказать».

Хилл заметил, что Михаэль на подиуме всегда демонстрирует свои эмоции: «Ты всегда скачешь, вскидываешь кулак, даже когда финишируешь вторым».

> **Шумахер:** «Я считаю себя очень стабильным гонщиком. Не так часто у меня бывают взлеты или провалы. Вот почему со стороны я кажусь не слишком эмоциональным человеком, не настолько эмоциональным, как этого, быть может, хотелось бы людям. Должно произойти что-то исключительное, чтобы мои эмоции выплеснулись. Ты часто видел меня — ты сказал, что это свойственно именно мне в восторженном состоянии. И ты очень редко видел меня в состоянии депрессии или близком к этому. Я не нуждаюсь в демонстрации своих эмоций, как некоторые поп-звезды или киноактеры, вплоть до эпатажа».

Интервью заканчивалось в том же тоне, в каком и началось.

> **Хилл:** «Стоишь ли ты своей зарплаты?» (смех)
> **Шумахер:** «Это и есть главный вопрос, да?!» (снова смех)
> **Хилл:** «То есть ответить тебе нечего? Я могу думать, как мне хочется?»
> **Шумахер:** «Нет, Дэймон, ты сам скажешь мне ответ».
> **Хилл:** «О'кей, я подумаю. Спасибо за беседу!»
> **Шумахер:** «На здоровье!»

Бишоп не сомневается, что визит Хилла к Шумахеру в больницу Нортхемптона помог склонить Михаэля к этому интервью. «Я думаю, было ощущение — никто мне этого не говорил, но это ощущалось во всей атмосфере беседы, — что их карьеры переплелись между собой, и это иногда вызывало трения. Иногда они обменивались высказываниями через прессу и ни разу по-настоящему не зарыли топор войны, если позволите так выразиться. Но теперь, когда Дэймон закончил карьеру и больше не представляет угрозы, Шумахер не прочь поучаствовать с ним в открытой, приятной беседе, которая положила конец всем прежним недоразумениям».

В субботу перед нами предстал Шумахер, каким мы всегда

его знали, поджарый как гончая и полностью сосредоточенный. Он выдал потрясающий круг — 1.37.47, результат, который не смог превзойти никто. Позднее, под давлением проблемы Ирвайна (Эдди показал пятое время). Михаэль сказал:

> «Не думаю, что это как-то изменит мою тактику. Это же совершенно ясно: лучшее, что может для нас случиться, это моя победа в гонке. Я окажу максимальную помощь Эдди и команде. Это и есть моя тактика».
>
> *Значит ли это, что вечером ты поможешь решить проблемы с настройкой машины Эдди?*
>
> «Конечно. Мы же команда и мы тесно сотрудничаем друг с другом в вопросах настроек. Он получит любую информацию, какую только пожелает. Естественно, у него лучшая машина, это нормально. Ему отдали все самое лучшее, а я поеду на машине номер два… если вам угодно назвать это так, потому что, вообще-то, у нас только первоклассная техника».

Наступила ночь, а люди по-прежнему сидели на бетонных трибунах, подсвеченных огнями костров, разожженных вокруг автодрома. А на другой стороне трассы в освещенных электричеством боксах продолжали свою работу механики.

В воскресенье Михаэль вновь предстал в новом облике. Когда до старта гонки оставалось около пятидесяти минут, его брат, Ральф, беседовал с кем-то позади боксов. Михаэль — в ушах наушники, комбинезон болтается на поясе, словно кожура банана, — проходя мимо, наградил его добрым подзатыльником. Ральф обернулся, понимая, что это может быть только он, и продолжил беседу. Михаэль зашагал дальше, добрался до боксов Ferrari и скрылся в лабиринтах металлических контейнеров.

На стартовом поле он коротко переговорил с Россом Брауном, не переставая потягивать жидкость из красной бутылки. Потом кивнул, захлопнул клапан бутылки, сунул ее в сумку, достал взамен подшлемник, начал натягивать его на голову, продолжая беседу с Брауном. Затем шлем, тщательно затянул все застежки. Он был готов. Михаэль сел в кокпит и поднял забрало. Посидел некоторое время, закрыв глаза, сосредоточился, настроился.

Старт сложился неудачно: Хаккинен ушел вперед лучше, и Михаэлю ничего не оставалось, как пристроиться за ним. С этого момента Мика уверенно лидировал, и исход гонки был предрешен. Шумахер ни разу не смог составить ему серьезную угрозу, продолжая круг за кругом тянуться следом. Во второй

части гонки с трассы соскочил Култард, разбил носовой обтекатель McLaren и отправился на ремонт. Вернувшись на трассу, он оказался прямо перед Михаэлем, проигрывая ему практически целый круг. В пределах правил Дэвид мог немного подержать позади себя Михаэля (чтобы помочь Хаккинену), но, как только ему покажут синий флаг, обязан был уйти в сторону. Култард не спешил сделать это, чем изрядно разозлил Михаэля. Когда шотландец, наконец, уступил дорогу. Михаэль, обходя его, жестами дал понять, что он думает о действиях соперника.

Вопрос Россу Брауну: «Выходит ли он из себя во время гонки? С Сенной такое случалось, и он частенько выходил на связь и не жалел своего языка и ушей своих инженеров. При этом одна половина его мозга могла кричать от возмущения: «Что происходит», но другая оставалась холодной».

«Михаэль никогда такого не делал. Еще одна примечательная вещь, касающаяся Михаэля: когда ты выходишь с ним на связь, разговор идет вот как у нас с вами, совершенно обычный, спокойный разговор. Его могут вывести из себя некоторые веши, вроде недоразумения с Култардом. Вот тогда можно услышать по радио другого Михаэля, каким он не бывает, если гонка идет своим чередом. Но даже самые агрессивные маневры со стороны соперников в гонках никогда не провоцируют Шумахера на комментарии. Так что если кто-то из них проводит против него маневр, который я со стороны воспринимаю как нахальный, он относится к этому как к обычному гоночному событию и никогда не жалуется».

Даже когда сталкивается с такими действиями против него, какие предпринял на Сузуке Култард? Умышленные действия с целью вывести его из себя?..

«И в Спа, и в Сузуке Култард отставал на круг, и его действия, думаю, разозлили Михаэля. Тут не может быть никакого сравнения с тактическими решениями, принятыми нами в Малайзии, потому что там два гонщика вели сражение за позицию».

Хаккинен легко выиграл гонку и чемпионат, и, пока он совершал круг почета. Михаэль уже вернулся на пит-лейн. Рон Деннис похлопал его по плечу.

Деннис: «Ты отличный гонщик, Михаэль!»
Шумахер: «Не сомневайтесь, я старался».

Зазвонил телефон у Жана Тодта, Ди Монтедземоло сообщил ему, что он очень доволен и горд за команду.

Но укротить Жеребца пока не удалось.

Церемония награждения прошла в обычном режиме, с душем шампанского в исполнении первой тройки, Хаккинена, Шумахера и Ирвайна. Шумахер сиял своей самой лучшей улыбкой — настоящей, непритворной.

Дальше была обязательная пресс-конференция. Чемпион, Хаккинен, отвечал на вопросы первым, с трудом подбирая слова под влиянием бури нахлынувших на него эмоций. Персонал McLaren наблюдал за этим с помощью мониторов, установленных на пит-лейн.

Неподалеку сиял Найджел Степни, Ferrari выиграла Кубок Конструкторов, главный командный приз, впервые с 1983 года. Как раз над головой Степни висел монитор, было видно, как в комнате для пресс-конференций слово дали Шумахеру.

> «Я пока не до конца осознал, что произошло. Были проблемы, когда я уходил со своей позиции на сигнал светофора, — что-то сработало не совсем нормально. Не хочу вдаваться в детали, но мы обязательно разберемся, что именно. В общем, колеса у меня провернулись, а Мика очень хорошо, безошибочно принял старт. Нам нужно будет поработать, чтобы довести этот элемент до такого же уровня: они принимают старты очень стабильно, а нам так пока не удается».
>
> *По ходу гонки ты начал подтягиваться к Мике, но тебя придержал Дэвид Култард. Было видно, что тебе это не понравилось, когда ты его обходил.*

Лицо Шумахера окаменело.

> «Да. Хочу сказать, что Мика был сегодня достоин титула. Он стал чемпионом, выиграв гонку, так что команда с полным правом может праздновать успех. Но в случае с Култардом команде нужно задаться вопросом: зачем они просят своих гонщиков о подобных вещах. Ведь ситуация была совсем не такая, как в Малайзии, где мы вели борьбу за позицию, оставаясь в одном круге. Можно играть в тактические игры. Но если тебя проходят на круг…

(Рон Денис, наблюдая за пресс-конференцией в боксах McLaren, в этот момент произнес: «Ну вот, сейчас он пройдется по Дэвиду».)

…ты должен оставить место, а Дэвид проехал массу синих флагов. У него был какие-то проблемы, но ехал-то он, виляя туда-сюда…

(По боксам McLaren пронеслась волна раздражения и кто-то произнес: «Полная чушь».)

…и я не уверен, следует ли верить в то, что в Спа (1998) он действовал не преднамеренно, учитывая его сегодняшнее поведение. Я не ожидал от него такого, ведь он уступал мне круг, был уже вне игры. Я очень разочарован этими маневрами, которых не должно было быть. Я действительно нагонял Мику. Думаю, эта история стоила мне секунд десять, и я очень разочарован».

Позднее Михаэль вернулся к этой теме, настаивая, что Култард сдерживал его со второго по одиннадцатый поворот.

Култард отреагировал на эти обвинения с раздражением, сообщив, что Шумахер четко дал понять «двум ключевым персонам» в McLaren: он не будет возражать, если титул завоюет Мика, а не Эдди. Окруженный журналистами в переходе, Култард говорил твердо и ясно: «Таким образом, несмотря на свои имидж человека, который приехал сюда помогать Эдди, несмотря на великолепную работу в Малайзии, он может быть доволен. Он лишь напускает дыму, чтобы отвести внимание от истинных итогов гонки».

Култард пригрозил Михаэлю судебным разбирательством в случае, если он будет настаивать на предумышленном характере столкновения в Спа, но позднее не возвращался к этому, когда они переговорили между собой. Они пришли к единому мнению. Шумахер сказал, что его критика в адрес Култарда прозвучала более жестко, чем он этого хотел, а Култард сообщил, что они закрыли эту тему.

Там же стоял Кейо Росберг, менеджер Мики Хаккинена.

Вы уже дважды подряд одолели непобедимого Михаэля. Как вам это удалось?

«Сегодня вы получили ответ. Он был дан в наилучшем стиле, в спортивной борьбе один на один, и я снимаю шляпу перед Микой, который феноменально провел гонку».

Прошедший сезон стал первым, когда кто-то сошелся в открытой схватке с Шумахером, и обошлось без слез, без драк на пит-лейне.

«И сегодня была очень спортивная борьба, если не считать комментариев, отпущенных Михаэлем на пресс-конференции, где он наговорил много… (Росберг не стал заканчивать фразу.) Но сегодня можно снять шляпу и перед Эдди — он стал достойным вице-чемпионом, повел себя по-спортивному, поздравил Мику. Так и должно быть. Михаэль же не произнес ни слова. Просто не нашел в себе сил».

Вы считаете, что это в его стиле?

«Да, похоже на то. Очень похоже».

Вечером Михаэль снова стал обычным «соседским мальчишкой». Его можно было видеть повсюду — в боксах, в офисах, в паддоке, — Михаэль резвился or души, рассыпая шутки направо и налево. Затем он отравился веселиться в Log Cabin, место на территории гостиницы автодрома. Ритуальную повязку на его голове украшала надпись: Goodbye Damon!

Одно из новостных агентств сообщило, что он провел время с командой McLaren и что «газеты опубликовали фотографии Шумахера, сделанные на вечеринке. На них изображен развеселый Михаэль в баклане. По сообщениям некоторых присутствовавших, бывший чемпион мира был пьян».

Монтедземоло весьма элегантно замял возможный «инцидент», назвав его «шалостью»: «Для Михаэля это был «выпускной бал». Он провел время с итальянцами, немцами и британцами. С восьми вечера и до полуночи он расслаблялся с Ferrari». К этому Монтедземоло добавил: «Я предпочел бы иметь дело с таким Шумахером, который иногда напивается и способен шутить и смеяться. Если бы он был слишком серьезным, это вызвало бы проблемы. Ничего страшного не вижу, если раз в год он напьется».

А нам рассказывали, будто ведущие гонщики не пьют совсем! Так было во времена, когда интерес прессы к автоспорту достиг невиданных размахов, а пиар-индустрия захлестнула паддоки и вылощила имидж своих героев до стерильного блеска. Так было во времена, когда имидж спорта полностью задавила так называемая корпоративная этика. А ведь были и другие времена, когда гонщики позволяли себе оставаться обычными людьми со всеми их слабостями.

Особенность Михаэля Шумахера заключается в том, что он слишком заметен, влиятелен и талантлив, чтобы его имидж можно было сделать абсолютно стерильным.

В тот воскресный вечер в Сузуке был завоеван (и проигран) еще один чемпионский титул, и он вновь не достался Ferrari.

Скудерия владела им последний раз в 1979 году — в ту самую «эру человечности». На подходе была очередная презентация, очередная церемония с речами и тостами, новый гоночный сезон, новая возможность укротить легендарного Жеребца.

Пресса почти не заметила высказывания, которое Шумахер, впрочем, сделал без особой помпы: «Следующий сезон будет мой!» Но даже Михаэль не мог себе представить, насколько он окажется прав.

Глава 9. Его Эра

Период, начавшийся теплым, сухим полуднем 12 марта 2000 года в мельбурнском Альберт-парке и закончившийся теплым, сухим вечером 10 октября 2004 года в Сузуке, стал временем Михаэля Шумахера и Ferrari. Подобного успеха история Формулы 1 прежде не видела. Конечно, все началось намного раньше, когда Шумахер пришел в команду, но до 2000 года никак не удавалось свести воедино все составные части головоломки под названием чемпионат мира. И вот теперь команда предстала во всеоружии: ресурсы, которые позволяли делать абсолютно все, что ей покажется необходимым, воплощать любые идеи ее технических гениев: отличный гонщик, возмужавший и набравший полную силу, ведущий персонал — что ни позиция — то лидер в своем деле.

Но центр всего — конечно же Михаэль Шумахер. Сам по себе загадка, внешне обычный человек, правда, во всех своих проявлениях в высшей степени политкорректный, готовый играть в корпоративные игры. Так проще, вероятно, и все же…

Его доминирующее положение, бесконечная демонстрация исключительного мастерства обернулись угрозой для гонок Гран-при, разделив телеаудиторию на два лагеря. Тот, что поменьше, понимал все тонкости его игры и дегустировал каждую гонку, как хорошее вино. Та часть, что побольше, предпочитала пиво и кнопки пультов дистанционного управления, она жаждала зрелищ.

Иногда ему удавалось удовлетворить пожелания обоих лагерей, но чем более доминирующим становилось его положение, тем реже такое случалось. Большие Призы всегда привлекали публику непредсказуемыми поворотами сюжета, разворачивающегося на высочайших скоростях, а гонки, в которых с самого начала все было предопределено, становились неинтересны. Когда публика, немало потратившаяся на большие телевизоры и спутниковые антенны, начала просто-напросто с пугающей регулярностью выключать свои телевизоры, это был тревожный сигнал. Забавно, что такое солидное, авторитетное зрелище, как гонки Гран-при, превращалось в сольное выступление одного гонщика — именно это и создавало им угрозу.

Предлагаем еще одну ретроспективу сезонов, последовавших за чемпионским титулом Джоди Шектера. В скобках рядом с именами гонщиков — их места в личном зачете, а в последней колонке — место Ferrari в Кубке Конструкторов.

1980	Шектер (19), Вильнев (10)	8 очков (10)
1981	Вильнев (7), Пирони (13)	34(5)
1982	Вильнев (15), Пирони (2), Тамбэ (7), Андретти (19)	74(1)
1983	Тамбэ (4), Арну (3)	89(1)
1984	Альборето (4), Арну (6)	57.5(2)
1985	Альборето (2), Арну (17), Йоханссон (7)	82 (2)
1986	Альборето (8), Йоханссон (5)	37(4)
1987	Альборето (7), Бертер (5)	53 (4)
1988	Альборето (5), Бертер (3)	65(2)
1989	Манселл (4), Бертер (7)	59(3)
1990	Прост (2), Манселл (5)	110(2)
1991	Прост (5), Алези (7), Морбиделли (24)	55.5(3)
1992	Алези (7), Капелли (12), Ларини (-)	21 (4)
1993	Алези (6), Бертер (8)	28 (4)
1994	Алези (5), Бертер (3), Ларини (14)	71 (3)
1995	Алези (5), Бертер (6)	73 (3)
1996	Шумахер (3), Эрвайн (10)	70 (2)
1997	Шумахер (2*), Эрвайн (7)	102(2)
1998	Шумахер (2), Эрвайн (4)	133(2)
1999	Шумахер (5), Эрвайн (2), Сало (10)	128 (1)

* — Исключен из зачета за столкновение с Жаком Вильневом

Таблица 3

Результаты в Кубке Конструкторов на удивление хороши, исключая провальный 1980 год. Эти результаты красноречиво опровергают версию о том, что Ferrari растворилась в толпе соперников. Неплохих результатов добивались и гонщики, а пятеро из них, Пирони в 1982-м, Арну годом позже, Альборето в 1985-м, Прост в 1990-м и Ирвайн в 1999-м, могли стать и чемпионами. Прост стал бы, если бы Сенна не вынес его в первом повороте гонки в Сузуке.

Вместе с тем в истории Ferrari есть загадка, подпитывающая мифы, которыми окружена история этой команды. Не каждому гонщику удается совладать с темпераментом людей, работающих в Маранелло, с царящими в команде нравами, эффективно использовать свои возможности и ресурсы, которыми располагает команда. Бергер попытался и не сумел. Вернулся еще раз и вновь не сумел. Мэнселл пытался и не сумел. Прост — та же история. А ведь это ведущие гонщики своего времени! Если уж даже их сбросил с себя легендарный Жеребец, кому же по силам укротить его?

До теплого, сухого полудня 12 марта в мельбурнском Альберт-парке казалось, что никому. Шумахер пытался сделать это с 1996 года, дважды был вторым, повторив достижения Пирони, Альборето и Проста. Он должен был выиграть в 1999-м, но получил травму, как Пирони в 1982-м, когда тоже мог стать чемпионом.

Согласно гоночному фольклору, второй — это первый из проигравших. Это утверждение недалеко от истины, если учесть, какие средства вкладываются в достижение победы. Вот почему борьба за титул сопряжена с огромным, зачастую невыносимым прессингом, который испытывают гонщики, принимающие вызов в Ferrari. Ивана Капелли этот прессинг едва не сломал.

Возвращаясь к нашему повествованию, признаем простой, суровый факт: главную задачу пока не удалось решить и Михаэлю Шумахеру.

В феврале была представлена новая машина. Ирвайн, привлеченный соблазнительными условиями (и равным статусом с напарником) в Jaguar (бывший Stewart), ушел, а на его место из Stewart пришел Рубенс Баррикелло.

Презентация прошла в обычном стиле, Шумахер и Баррикелло стянули с F1-2000 покрывало, рядом с микрофоном в руках стоял Жан Тодт. Президент Ferrari Монтедземоло в своей речи отметил: «Все вы знаете, какая задача перед нами стоит. Не хочу останавливаться на этом слишком долго — все ответы даст трасса. У нас сильные, опытные соперники, но мы примем бой со всей нашей решимостью и смирением».

Составы ведущих команд:

Benetton: Физикелла, Вурц

Ferrari: Шумахер, Баррикелло

Jordan: Френтцен, Трулли

McLaren: Хаккинен, Култард

Williams: Р. Шумахер, Баттон

Фаворитом считали McLaren. Хаккинен и Култард давно освоились в этой команде, и Мика был настроен исполнить хет-трик в чемпионатах мира, что до него удалось лишь Хуану Мануэлю Фанхио в 1950-е годы. И словно подтверждая свои намерения, Хаккинен завоевал в Мельбурне поул, оставив позади Култарда и Шумахера. Однако в гонке на обоих McLaren сгорели моторы, и Шумахер, выйдя в лидеры, без труда довел гонку до победы.

> «Я в восторге! Это уже пятая попытка выиграть эту гонку, начав сезон на уровне. Когда в феврале я сел в свою новую машину, то сразу понял, что именно такая машина мне и нужна. Думаю, сегодня я это доказал. Машина у нас получилась надежная и чертовски быстрая!»

В Бразилии Хаккинен вновь стартовал с поула. Он планировал пройти дистанцию гонки с одним пит-стопом против двух у Ferrari. Шумахер пробился в лидеры на втором круге, ушел в отрыв, но Хаккинен после 30 кругов выбыл из гонки из-за проблем с давлением масла, а Култард, финишировавший вторым, был дисквалифицирован: переднее крыло не соответствовало регламенту. Шумахер заработал 20 очков, на счету у McLaren красовался 0. Но главное, изменилась сама команда Ferrari. Мы уже приводили высказывание Проста о том,

что когда Скудерия побеждала, ее постигал «кризис оптимизма». Все это осталось в прошлом — командой руководили прагматичные Тодт и Браун, а к победам ее вел прагматичный Шумахер. И это работало. Работало безупречно!

В Имоле Хаккинен вновь завоевал поул, вновь повел гонку — и вновь столкнулся с целой кучей проблем. Когда он проводил свой второй пит-стоп, Шумахер без помех прошел три круга, создав достаточный запас, чтобы удержать лидерство. После этого он выдал серию быстрых кругов, и на финише опередил Мику на 1.1 секунды. Это была третья подряд победа!

Гран-при Великобритании было решено на сей раз провести в апреле, как было сказано, из-за перетряски календаря (в него были включены 17 гонок, тогда как в сезоне 1998/99 было 16). Этап утонул в непролазной грязи, ну а на трассе блеснул Баррикелло: поул, лидерство в гонке — до 35-го круга, пока не отказала гидравлика. После этого вперед вышел дуэт McLaren. Победил Култард, а Михаэлю досталось третье место. На счету у него было 34 очка против 14 у Култарда и 12 у Хаккинена.

Поул в Испании, но гонка непростая: выезжая с первого пит-стопа, он начал движение, когда заправочный шланг еще был в горловине, и сбил Найджела Степни, сломав ему лодыжку. На втором пит-стопе дала сбой система заправки. Победил Хаккинен, а Михаэль финишировал только пятым, отметившись неоднозначным эпизодом: на последних кругах его нагоняли брат Ральф и напарник Баррикелло (в Ferrari говорили о медленном проколе). Они достали Михаэля в последней связке поворотов. Ральф атаковал, Михаэль жестко оттер его и продержал рядом до следующего поворота, где Ральф оказался на внешнем радиусе, заблокированный Михаэлем, а Рубенс прошел обоих внутри. Ральф вышел вперед в следующем повороте, но Баррикелло уже ушел вперед.

На Гран-при Европы на Нюрбургринге Михаэль преследовал Хаккинена, когда на 10-м круге хлынул дождь. Он проскочил мимо финна в шикане и растворился в дождевом тумане, одержав победу с преимуществом в 13.8 секунды. Счет стал 46:28 в пользу Шумахера.

В Монако Михаэль лидировал до 55-го круга, пока не лопнул один из рычагов подвески. Победа досталась Култарду, Мика финишировал лишь шестым. В Канаде соперников у Шумахера не было. Поул, лидерство от старта до финиша, исключая короткий отрезок в районе первого пит-стопа. Хаккинен закончил гонку четвертым, далеко отстав от Михаэля. Шумахер — 56 очков, Култард — 34, Хаккинен — 32.

Мика одно время лидировал во Франции, где у Михаэля на

58-м круге отказал мотор. Но гонку выиграл Култард, своей спокойной, точной манерой ведения машины успевший заявить о себе, как о главном сопернике Шумахера. Правда, Дэвиду пришлось после той гонки извиняться перед юными зрителями у экранов за неприличный жест в адрес Шумахера. Чего не сделаешь в пылу борьбы!

Невезение продолжилось в Австрии, Михаэль оказался участником столкновения с Риккардо Зонтой (BAR) в первом повороте. Хаккинен выиграл гонку, Култард финишировал вторым. Не лучшим образом сложился и следующий этап в Хоккенхайме. Шумахер выбыл из гонки на старте, столкнувшись с Физикеллой, но Баррикелло провел потрясающую гонку, сыграв на последних кругах на сликах по мокрой трассе и спас для Михаэля лидерство в чемпионате. Интересно, что блестящей победы Рубенса могло и не быть, если бы в середине гонки на одной из длинных прямых Хоккенхайма на кромке асфальта не появился человек в белом плаще… Оказалось, этот бывший сотрудник компании Mercedes протестовал таким образом против недавнего увольнения. Что ж, кадровое решение стоило серебряным стрелам победы на домашней гонке. Хаккинен финишировал вторым вслед за Баррикелло. Шумахер — 56 очков, Култард и Хаккинен — по 54, Баррикелло — 46.

Зато Мика победил в Венгрии и впервые за шесть этапов до финиша вышел в лидеры чемпионата. Вновь пошли разговоры о заклятье. Неужели и этот сезон закончится так же, как четыре предыдущих? И чего же, наконец, Ferrari не хватает для победы?

«Никакого кризиса нет, — возражал на это Шумахер. — В Австрии меня выбили из гонки, а до этого был отказ мотора и отказ подвески. Не думаю, что это повод говорить о кризисе, тем более что остальные гонки я выиграл. Правда, мы немного упустили McLaren, но это значит, что нужно плотнее взяться за работу и догнать их. О кризисе нет и речи!»

В Спа, в переменную, как обычно, погоду Михаэль боролся с Микой. Разворот финна на ранней стадии позволил Михаэлю выйти вперед, но на подсыхающей трассе McLaren был быстрее, висел буквально на хвосте. На 40-м круге в «Ле Комб» Михаэль подрезал его в стремлении удержать соперника позади. Момент был настолько острый, что Мика даже усомнился, не получил ли повреждений его McLaren. Интересно, вспомнил ли он при этом Макао 1990-го? Чуть сбросив темп, чтобы убедиться в исправности своей машины, Мика вновь нагнал Шумахера. На подходе к «Ле Комб» на пути у них оказался круговой Зонта, занявший середину трассы в заботах о своих гоночных делах. Шумахера бразилец видел, но о том, что его преследует

Хаккинен, и понятия не имел. И тут Шумахер метнулся влево, обходя Риккардо и закрывая более выгодную для входа в поворот траекторию, а Хаккинен тут же пошел вправо — и выиграл эту схватку! Все происходило на скорости под триста на подходе к тесному правому повороту. Маневр занял мгновение. Увидеть перед собой Хаккинена Михаэль никак не рассчитывал. Это было бесподобно!

На подиуме Михаэль выглядел довольно угрюмым. Хаккинен после финиша сказал ему «пару ласковых» по поводу его обороны, а теперь лидировал в чемпионате со счетом 74:68. Свое слово мог сказать и Култард (61 очко).

И уже в Монце Шумахер дал блестящий ответ гонщикам McLaren. Это был трудный момент. Он завоевал поул, переиграв Баррикелло и Хаккинена. С первых же метров Шумахер вышел в лидеры. Толкотня первых поворотов вылилась в завал во второй шикане, когда Френтцен и Баррикелло не разошлись на торможении, и в результате этого столкновения погиб доброволец пожарный. На трассу вышел сейфти-кар. Одним из невольных участников происшествия оказался Дэвид Култард. Сход поставил крест на его чемпионских амбициях.

Михаэль выиграл, но на пресс-конференции, отвечая на вопрос о том, что он чувствует, сравнявшись с Айртоном Сенной по количеству побед в гонках, вдруг дал волю чувствам. Прикрыв ладонью глаза, словно спрятавшись ото всех, немец плакал на глазах всего пресс-центра, если не на глазах всего мира. Рука Хаккинена — старого соперника — легла ему на плечо, а брат Ральф, почувствовав всю неловкость момента, жестом попросил оператора сменить план.

Михаэль никогда не комментировал тот момент подробно. Когда один из интервьюеров заговорил об этом проявлении его человеческих качеств. Михаэль возразил: «Я нахожу несколько странным такой вопрос. Вы хотите сказать, что до или после я на такое был неспособен? В тот день я много думал об Айртоне Сейме — и чувства вырвались наружу».

Никто, наверное, не знает доподлинно, какой мысли удалось, промелькнув в голове гонщика, вдруг разрушить этот образ абсолютной невозмутимости. И хотя рекорд Сенны был, безусловно, важной вехой, думаю, не стоило ждать от Шумахера излишней сентиментальности. Возможно, после трех подряд гонок без очков, двух болезненных поражений и потери лидерства в общем зачете в очередном сезоне, когда он боролся за чемпионский титул в высшей категории автоспорта, вернувшись на верхнюю ступень подиума, он плакал от облегчения. Некоторые полагали, что Михаэль переживал из-за смерти

пожарного. Смерть вновь прошла рядом.

Профессор Сид Уоткинс, многолетний главврач гонок Гран-при, отлично разбирается в людях. Много лет спустя, касаясь эпизода в Монце, он вспоминал: «Сразу после пресс-конференции Михаэль пришел ко мне и спросил, не могу ли я узнать для него адрес вдовы несчастного парня. Он хотел бы позаботиться о том, чтобы до конца жизни у нее не было проблем с деньгами».

Уоткинс был близок с Сенной: «По характеру Айртон и Михаэль совершенно разные люди, но очень похожи в его проявлении. Это следствие исключительного таланта».

Кем был, по-вашему, Шумахер? Каков он?

«Помните аварию в Силверстоуне в девяносто девятом, когда он сломал ногу? Он вел себя абсолютно нормально. Он непробиваем, не находите? Он исключительно собран большую часть своей жизни, и в Монце (в 2006 году) потерял контроль над собой, только когда журналисты начали задавать идиотские вопросы после его заявления об уходе. Просто прорвало! Его достали вопросами типа «какие чувства вы сейчас испытываете». Но у этого парня исключительно теплое сердце. Айртон умел отстраняться от всего того, что писали о нем в прессе. Михаэль поступал так же. Стоило задать Михаэлю вопрос, и он давал быстрый и четкий ответ. Как и Айртон, он умел думать до того, как открывал рот. Прежде всего, он оберегал самого себя».

Интерес к Шумахеру таков, что он вынужден был окружить себя непробиваемой защитой ради возможности вести нормальную жизнь. А мы из этого делали заключение, что за этой защитой просто ничего нет, но это не так!

«Совершенно верно! И он вынужден носить эту маску! Думаю, в условиях колоссального давления со стороны современной прессы по-другому выжить невозможно. Он живет во враждебной среде».

Да, отстраненность от прессы и публики, видимо, неизбежны, если ты хочешь пожить нормальной жизнью. «Я совершенно доступный, нормальный парень, — скажет на это Шумахер. — Обычно, если кто-то говорит мне «привет», я не прочь пожать ему руку. Но когда тебя окружает толпа, трудно быть любезным со всеми».

Положение после Монцы: Хаккинен — 80, Шумахер — 78.

Из Италии Формула 1 отправилась за океан, где ее ждала новая трасса, Индианаполис, арена знаменитой гонки Indy-500.

Естественно, легендарный овал в конфигурации трассы Ф1 был использован лишь отчасти, ведь у Формулы 1 и гонок Indy совершенно разная техническая философия. Гонка прошла лишь по стартовому полю и первому виражу, причем в обратном направлении. Остальная часть круга проходила по специально построенной внутренней части кольца.

В квалификации McLaren учли особенность трассы — сочетание скоростного бэнкинга и длинной прямой и разгоняли друг друга: сначала Дэвид позволял Мике отсидеться в своем «воздушном мешке» и подарил ему несколько лишних километров в час в конце прямой, затем Мика вернул должок. Шумахер все равно взял поул, разделив первый ряд с Култардом, который выиграл старт и повел гонку по подсыхающей после дождя трассе. Шотландец совершил фальстарт и до седьмого круга сдерживал Ferrari, не позволяя Михаэлю оторваться от соперников, а затем ушел в боксы отрабатывать 10-секундный штраф. Мика довольно рано ушел за «сухой» резиной, а Михаэль продержался на трассе еще девять кругов. Спустя еще столько же исход гонки был предрешен: на машине стремительно нагонявшего Хаккинена полыхнул мотор. Шумахер одержал победу, Баррикелло приехал вторым.

В гонке был эпизод, когда Шумахер и Култард сошлись в схватке за позицию, Шумахер пытался прорваться мимо шотландца, и произошел контакт. «Этот момент меня разозлил», — сказал Михаэль, полагая, что Култард его подрезал. — Но, посмотрев повтор, я изменил свое мнение». Извинения были приняты и мелкие ссоры, вспыхивавшие между Шумахером и Култардом на протяжении всего месяца, были прекращены. Весь мир ждал, чем закончится открытый поединок в Сузуке.

Формульное сообщество, как обычно, собралось вместе в четверг. Тысячи японцев безмолвно расселись на трибунах напротив боксов. И это несмотря на то, что на трассе за весь день не должно было произойти ничего! Они просто ждали, не покажется ли кто-нибудь из гонщиков. Но Мика и Михаэль, пожав друг другу руки за сценой, предстали перед собравшимися в Японии журналистами. Эти двое испытывали по отношению друг к другу искреннее уважение, хотя и не распространялись об этом на публике.

Вопрос Мике: «Будешь ли ты делать что-то не так, как обычно?»

Хаккинен: «Нет. Ничего такого. Разве что в каждом повороте тормозить на пару метров позднее».

Шумахер: «Тогда я буду тормозить позднее на пять

метров».

Хаккинен: «Тогда ты улетишь в гравий».

Шумахер: «Вместе улетим…» (смех).

Култард дал неоднозначный комментарий к предстоящей схватке: «Я с большим уважением отношусь к Михаэлю. Он того заслуживает, потому что это жесткий, агрессивный и жадный до успеха гонщик в любых условиях, и посуху, и в дождь. Однако, когда Шумахер пребывает в высшем напряжении, он позволяет себе нечто, что люди склонны считать неспортивными действиями, этому достаточно примеров. Он должен идти на пределе, но не превышать его. Я буду делать, что должен делать, чтобы помочь команде, но я буду помогать в пределах правил, и никто не заставит меня преступить черту».

В пятницу в Японии произошло землетрясение. Его эпицентр находился в 170 километрах от автодрома, а сила толчка составила 7.1 балла по шкале Рихтера. В Сузуке в 13.30 в течение 30 секунд трясло с силой 3.9 балла — достаточно, чтобы закачались здания, а люди поспешили на улицу. Шумахер в этот момент был на трассе, и ничего не почувствовал. Он закончил тренировку, пройдя круг на 0.6 секунды быстрее, чем Хаккинен.

Вторая тренировка прошла в более плотной борьбе, Хаккинен вновь уступил, на этот раз всего 0.139, но это было хорошим предзнаменованием перед квалификацией. Шумахер чувствовал, что она будет плотной. Комментируя итоги дня в лучах заходящего осеннего солнца, он говорил: «Я чувствую оптимизм, потому что знаю: у нас очень хорошая машина, и, если мы раскроем ее возможности на сто процентов, мы своего добьемся.

Но ведь в том-то и вопрос: всегда ли мы отрабатываем по максимуму? И как идут дела у наших соперников?»

И он шагнул в свой бокс: комбинезон раскрыт, под ним видна белая футболка. На лице выражение озабоченности. Михаэль скрылся в глубине бокса. Солнце опустилось еще ниже, так что длинные тени потянулись через пит-лейн, и осветило дальние уголки бокса, где Михаэль, скрестив на груди руки, обменивался шутками с механиками. Теперь он улыбался, никуда не спешил. «На мой взгляд, трасса поначалу была не в лучшем состоянии. Не было смысла выезжать вместе со всеми, чтобы просто убить комплект резины». Михаэль и Росс Браун сконцентрировались на будущем.

Первым из лидеров на трассу выехал Култард — солнце как раз скрылось за облаком — 1:36.633. Минут через 25 после начала квалификации появился Шумахер, захлопнул забрало шлема и повел свою машину направо, вниз по пит-лейн. Когда он

заканчивал разогрев, готовясь к быстрому кругу, появился и Хаккинен. Шумахер начал атаку: плавно и точно, почти на пределе. Когда он улучшил время Култарда на третьем секторе, Хаккинен улучшил его результат на первом секторе. Пересекая финишный створ. Михаэль остановил хронометраж на отметке 1:36.094. Результат Хаккинена: 1:36.168. Разница — 0.074 секунды! В пользу Шумахера.

За двадцать минут до окончания квалификации Хаккинен вышел на вторую попытку, на втором секторе улучшил результат Михаэля на 0.098 секунды, а когда пересек линию финиша, на мониторе светилось: 1:36.017. Теперь Хаккинен был впереди с разницей в 0.077 секунды!

Шумахер выехал на трассу за 17 минут до окончания сессии, прошел прогревочный круг, настроился и снова пошел в атаку. Его Ferrari в этот момент напоминал прекрасного, послушного, хищного зверя. Результат: 1:35.908. Шумахер вышел вперед с преимуществом в 0.109 секунды.

Хаккинен, сидя в кокпите в боксах McLaren, смотрел на монитор. До окончания квалификации оставалось 11 минут, и он поехал отвечать. Теперь в монитор впился глазами Михаэль. Первый сектор Мика прошел на 0.043 медленнее (Шумахер и ухом не повел), второй — на 0.025. Но не третий. Когда Мика пересек финишный створ, система хронометража показала: 1:35.834. Это быстрее, чем Михаэль, на 0.074 секунды.

Шумахер усмехнулся, призадумался, встрепенулся — и ответил. Браун подобрал для этого наиболее подходящий момент, минимальный трафик. За три с половиной минуты до окончания Шумахер пришпорил своего коня, проходя первый поворот. Первый сектор — минус 0.039. На втором секторе он атаковал поребрики и показал результат на 0.012 лучше. Когда он заканчивал третий, на трассе появился Хаккинен. Результат Шумахера — 1:35.825. на 0.009 быстрее!

Мика начал последнюю попытку. Михаэль посмотрел «первые два сектора, после чего немного успокоился». На первом Хаккинен был на 0.002 быстрее, на втором на 0.088 медленнее. «Я знал, что квалификация будет плотная, и тот из нас, кто пройдет круг точнее, и будет на поуле». Результат Хаккинена — 1:36.018. Шумахер завоевал поул с преимуществом в девять тысячных секунды. Для Сузуки, длина кольца которой составляет 5.8 км, это считанные сантиметры.

Пит Ferrari расцвел улыбками. Шумахер отпил жидкость из бутылки, изучил данные на мониторе и зашагал по пит-лейн, остановившись лишь при виде McLaren Хаккинена, который закатывали в закрытый парк. Он внимательно осмотрел машину

соперника.

Когда Михаэль пришел в пресс-центр, кто-то заметил: «Ты выглядишь намного более спокойным, более сконцентрированным, чем обычно. Насколько велико давление в эти дни?»

Он парировал: «Это же не такая гонка, как остальные. Мы можем решить исход чемпионата именно здесь, но нет никаких оснований праздновать сегодняшний поул. Это приятно, но это еще не результат. Завтра будет тяжелая битва. Мы к ней готовы».

Воскресная утренняя разминка — занятное мероприятие. Для публики она проходит почти незамеченной, но для гонщиков имеет значение едва ли не большее, чем квалификация, ведь все выходят на эту получасовую сессию с настройками на гонку. В квалификации за десять минут можно полностью перестроить всю машину, а здесь — все на виду, все очевидно. Под свинцовыми небесами Михаэль прошел круг за 1:38.005, Мика — 1:38.526. Это огромная разница!

Прогнозы на гонку сулили дождь. На другом конце земли, в Маранелло, действительно дождило, и зрителям, собравшимся на городской площади, чтобы посмотреть гонку на гигантском телеэкране, пришлось прятаться под зонтиками. Флаги Ferrari трепетали на ветру, не желая покоряться непогоде. Часть молодежи скакала перед телекамерами, другая изображала похороны, волоча на себе гроб с надписью «Mercedes» — сначала к церкви, а потом к базе команды. В Керпене посмотреть гонку собралось около 3000 человек: большинство облачились в красные одежды и уверенно размахивали флагами Ferrari. Молодежь также прыгала и кривлялась перед телекамерами.

Монтедземоло позвонил Шумахеру. Немного послушав его, он лишь сказал: «Спасибо тебе за все! Говорю это сейчас, потому что через час-другой я напьюсь — на радостях!»

На Сузуке машины выстраивались на стартовом поле. Юная японка в кимоно стояла рядом на позиции, которую должен был занять Шумахер, ее окружили члены команды. Подкатил Михаэль, вылез из кокпита, обследовал своего коня, потом вступил в беседу с Брауном, слегка небритым, в неизменных очках, на голове наушники с антеннами, чем-то напоминающие шлем викингов. Настрой был спокойный, англосаксонский. Шумахер глянул на небо, оценивая вероятность дождя, дал короткое телеинтервью на тему, есть ли у этой части трассы какое-то преимущество на старте, и вернулся к беседе с Брауном.

Затем поле быстро очистилось от людей, остались лишь две колонны готовых к бою машин. Пелетон отправился на формирующий круг — Шумахер на разумной скорости вел его за

собой. Участники гонки вновь заняли свои места на стартовом поле. Впереди ждали 53 круга.

Хаккинен быстро ушел со своей позиции. Шумахер рванулся в его сторону поперек трассы, но позицию потерял. Старт вновь лучше удался Мике. «Пробуксовка», — объяснил потом Михаэль. Хаккинен прикрыл траекторию, не сбрасывая скорости, и в первый поворот вошел лидером. «Мика был очень быстр — я ничего не мог с этим поделать».

Расклад определился. Разделенные секундой, они вдвоем уходили от преследователей, быстро доведя отрыв до 25 секунды. Отработали первый пит-стоп. Мика — на 22-м круге. 6.8 секунды, запас топлива на 13 кругов. Браун зазвал Михаэля в боксы уже на следующем круге: 7.4 секунды, топлива на 15 кругов. Когда Хаккинен пойдет на второй пит-стоп, у Михаэля будет два круга, чтобы сотворить чудо.

На 30-м круге с темного неба заморосило, задул ветер, но Мика и Михаэль по-прежнему танцевали на трассе, то сходясь, то слегка растягиваясь. Шумахер понемногу начал отыгрывать отставание. Затем в шикане Риккардо Зонта пропустил Хаккинена вперед, а Михаэля едва не ткнул в заднее колесо. Это был бы кошмар: еще несколько сантиметров, и история автоспорта могла бы выглядеть совершенно иначе.

На 37-м круге Хаккинен ушел на второй пит-стоп (7.4 секунды), и Шумахер получил свои два круга. Он должен был сделать достаточный запас, чтобы остаться лидером после своего визита в боксы. «Это был критический момент гонки!» Но перед ним оказались оба гонщика Jaguar. Одного из них, Ирвайна, Михаэль прошел легко, но для того, чтобы обойти второго, Херберта, вынужден был ждать до начала следующего круга. «Трафик отнял у меня немного времени».

Мелкий дождь продолжался. Браун на пит-лейне внимательно следил за развитием ситуации. Трасса была скользкой настолько, что борьба за десятые доли секунды превращалась в вызов, но все же не настолько, чтобы переобуваться в дождевую резину. Когда Шумахер в очередной раз входил в шикану, там развернуло Вурца. К счастью, места было достаточно, чтобы проскользнуть мимо. Еще один кошмар: «Его крутануло прямо передо мной, и я не мог предугадать, чем это кончится».

Наконец, Шумахер свернул в боксы. «Не думал, что мне удалось собрать достаточный запас. Моросил дождь, и я думал, что мне не удастся проехать настолько быстро, насколько это необходимо». Он ошибался! Ему удалось отыграть полсекунды, а затем еще полторы на пит-стопе (6.0). Пока Шумахер медленно

двигался на выход с пит-лейна (ограничение скорости!), Браун наблюдал, как Хаккинен выезжает из шиканы и начинает разгон по главной прямой.

«Кажется, все в порядке», — сообщил он по радио Шумахеру. Михаэля это не убедило.

«Похоже, порядок», — повторил Браун — и вновь не убедил Шумахера.

«Все в порядке», — настаивал на своем Браун.

А Михаэль по-прежнему ждал убийственных слов: «Извини, я ошибся». Стенка закрывала от него трассу, и Шумахер не мог знать, где именно находится его соперник.

«Все в полном порядке!» — сообщил ему Браун.

Шумахер навсегда запомнил потрясающий момент, когда он, наконец, вырвался с пит-лейна, а Мика по-прежнему был далеко, далеко позади. До финиша оставалось 12 кругов. Шумахер думал только о том, «чтобы ничего не сломалось», чтобы удержаться от неприятностей на мокрой трассе, выдержать напор со стороны Хаккинена — и исполнить, наконец, давнюю мечту Ferrari.

Когда все закончилось, он долго сидел в кокпите, опустив голову. Вот оно, свершилось! За заборчиком теснились механики в красных комбинезонах, их лица сияли. Одни кричали, другие молотили друг друга по спине, третьи размахивали руками. На лицах некоторых из них проступила усталость — слишком долго они ждали этого момента.

Тодт, маленький, нахохлившийся, похожий на воробушка, подскочил к кокпиту и схватил Михаэля за руки, обтянутые перчатками. Подошел Ирвайн, много сделавший для Ferrari в прошлом, и тоже наклонился к Михаэлю. Тодт в восторге хлопнул по спине и его. Михаэль отстегнул руль, Тодт аккуратно положил его на кокпит — и растворился в толпе.

Михаэль остался один. Он вытащил себя из кокпита, поднял голову, вскинул вверх обе руки и, наконец, выразил в полную силу свой восторг. Затем он стянул шлем и вновь вскинул голову к небу. Словно сбросив давивший на него груз, он легко выскочил из машины и зашагал походкой свободного человека. Остальное — непрерывный поток эмоций. Коринна, рыдающая от восторга, объятия всех со всеми, два члена команды сбривают свои шевелюры в честь победы…

Шумахер дирижировал итальянским гимном, стоя на подиуме. Тодта так залили шампанским, что его форму было впору отжимать. Браун, верный своему характеру, с трудом сдерживал эмоции. Хаккинен, потерпевший поражение, вел себя очень достойно.

В Маранелло отец Альберто Бернардони извинялся за то, что

не ударил в колокола в тот самый момент, когда Михаэль пересекал линию финиша. Он в этот момент молился.

Монтедземоло подвел итог историческому событию: «Это первый титул со времени смерти основателя компании Энцо Феррари. Джанни Аньелли из династии владельцев Fiat, рассказывая о своих эмоциях, был сегодня счастлив, чувствуя себя постаревшим мальчишкой».

Этот успех не обошел своим вниманием и президент Италии Карло Адзельо Чампи: «Наконец, спустя двадцать один год, мы добились этого!»

Герхард Шредер, канцлер Германии, прислал свои поздравления, удивив и растрогав Шумахера.

Вечернику на автодроме никто не планировал, «чтобы не сглазить», как сказал Шумахер, видимо, уроки Хереса были усвоены. На трассу обрушился ливень, но это никого не смутило. Празднования продолжались до утра и по масштабам были сопоставимы с событием, ставшим для них поводом.

Шумахер сумел-таки укротить Жеребца!

На последней гонке сезона в Малайзии Михаэль вновь победил, обеспечив Ferrari победу в Кубке Конструкторов, и закончил сезон на подиуме, обливаясь шампанским в красном парике.

К двум титулам, завоеванным в Benetton, Шумахер добавил третий, поднявшись на одну ступень с Джеком Брэбемом, Джеки Стюартом, Ники Лаудой, Нельсоном Пике и Айртоном Сенной. Только Прост (четыре) и Фанхио (пять) располагались выше, и Шумахер всерьез задумал побить их рекорды. Ему было едва за тридцать, возраст, в котором многие гонщики достигают уникальной зрелости, баланса между амбициями и опытом, а дела у Ferrari шли великолепно.

Очередной сезон — и новая презентация. Маранелло, конец января. Когда Шумахер прибыл на эту церемонию, сотни болельщиков встретили его, скандируя: «Чем-пи-он! Чем-пи-он!» И они выражали настроения всей Италии! Михаэль сообщил, что его настрой нисколько не изменился: «Я остался самим собой. Я хочу и дальше идти на пределе и по-прежнему получаю массу удовольствия от вождения. Но с моих плеч свалился груз, и мой настрой здорово изменился». Он выглядел сильным, уверенным в себе, сосредоточенным. И это было понятно.

«Я — не кинозвезда. Все происходит само собой или не происходит вообще. Невозможно понять эмоции». — Шумахер сказал это по-итальянски. Михаэль и итальянцы потянулись друг к другу с тех пор, как он выиграл титул — для себя и для них. Теперь он нашел несколько фраз на их языке, не на английском.

Он хотел добраться до их сердец. Единение, наконец, произошло.

Они еще не знали — никто этого тогда не знал, — что начиналась эра Шумахера. Они не знали — и никто не знал, — что развиваться она будет на двух уровнях: мастерство будет проявляться в бесконечных мастер-классах, а гонки в его исполнении будут напоминать настоящую резню. Его доминирующее положение станет столь очевидным, что начнет угрожать здоровью всей Формулы 1, потому что интерес телеаудитории к этим гонкам начнет снижаться — люди просто меньше станут их смотреть. Какой смысл?! Кому-то достаточно будет последить за стартом и финишем. Кому-то — просто посмотреть результаты.

Правда, для истинных ценителей наблюдать, как творит Шумахер, было исключительным удовольствием. Он довел свое мастерство до таких высот, когда можно было наслаждаться красотой игры, интеллектом гонщика и его помощников, невероятной слаженностью работы команды, которую собрал Михаэль.

На пороге десятилетия своего участия в Больших Призах Шумахер вплотную подошел ко всем рекордам Формулы 1, что неудивительно, учитывая его исключительный послужной список. Можно оставаться равнодушным к цифрам и фактам, но когда речь идет об улучшении достижений, имеющих многолетнюю историю, совсем игнорировать это невозможно. На начало 2001 года ситуация в этой области выглядела так.

Наибольшее количество очков на этапах чемпионата мира заработал Ален Прост (798.5), Шумахер шел следом (678). 17 гонок 2001 года давали шанс побить этот рекорд.

По числу поул-позиций не было равных Айртону Сенне (65). На счету у Джима Кларка и Проста — по 33 поула, у Мэнселла и Шумахера — по 32. Это значит, что еще года три за рекорд Сенны можно было не опасаться.

У Проста было наибольшее количество побед (51), Шумахер с 44 вышел на второе место, оставив позади Сенну (41). Семь побед до рекорда — для Шумахера задача вполне решаемая.

По количеству быстрых кругов Прост и Шумахер уже сравнялись (по 41). Третье место осталось за Мэнселлом (30). Рекорд мог пасть в первой же гонке нового сезона.

Михаэль начал подготовку к новому сезону 23 января в Барселоне: «Чувствую себя нормально. Я хорошо отдохнул, набрал оптимальную форму».

Новый Ferrari F-2001 был представлен во Фьорано 29 января в помпезной обстановке. Шумахер сказал по этому поводу все подобающие случаю слова.

У Шумахера всегда были острые отношения с Жаком Вильнёвом, а тут канадец выразил беспокойство в связи с поведением Михаэля на трассе: «Никогда не угадаешь, достаточно ли она широка для Михаэля, никогда не знаешь, видит ли он тебя, трудно просчитать его действия, тогда как Мика (Хаккинен) думает как все нормальные люди».

Это правда, в момент старта Михаэль нередко применял тактику силовой борьбы, жестко обороняя свою позицию от старта до входа в первый поворот. Но все это — столкновения с Хиллом, Вильнёвом, Култардом — осталось в прошлом. Теперь Шумахер, достигший возраста гоночной зрелости, скорее приглядывал за новичками, чем стремился расчистить себе дорогу, продираясь сквозь их строй.

Он обкатал новую машину во Фьорано 1 февраля, и пресс-служба Ferrari торжественно сообщила, что впервые с 1980 года на борту ее машины красовалась чемпионская единичка. Видимо, впечатление от триумфа 2000 года было столь велико, что даже в самой Скудерии забыли, как в 1990-м Прост принес в Маранелло «единичку» вместе с завоеванным в McLaren титулом. Как и Шумахер в 1996-м…

«Первые впечатления очень неплохие, — сообщил Шумахер, — Машина вполне конкурентоспособна». Накануне тестов он плохо спал: «Я немного нервничал». После — оснований для тревоги не осталось.

Составы ведущих команд:

BAR: Панис, Вильнёв

Benetton: Физикелла, Баттон

Ferrari: Шумахер, Баррикелло

Jordan: Френтцен, Трулли

McLaren: Хаккинен, Култард

Williams: Р. Шумахер, Монтойя

Первая гонка (в 2001 году — в Мельбурне) — как правило, наглядная иллюстрация того, что нас ждет в новом сезоне. Быстрые машины уже едут быстро, медленные уже создают своим командам проблемы.

Шумахер эффектно вылетел с трассы в пятницу. Под желтыми флагами «я шел на пределе. Коснулся тормозов чуть сильнее, чтобы побольше сбросить скорость, как и предписывала сигнализация флагами, и тут потерял задок. Удар был не так уж силен, потому что до стенки я не долетел. Просто небольшой переворот. Я в порядке». Кадры этого «небольшого» переворота поистине впечатляют!

На следующий день он вывел свой F-2001 на поул, обыграв напарника Баррикелло, а в гонке лидировал до финиша,

исключая период пит-стопов. Шумахер достиг такой формы, что теперь мог задавать нужный темп, как если бы вокруг него вообще никого не было, при желании ехать не слишком быстро — и все равно одерживать победы. Ах да — и печатать быстрые круги, улучшая рекорд Проста!

В этой гонке погиб маршал. Во втором повороте Ральф Шумахер, обороняясь от атак Жака Вильнёва, перемещался по всей ширине трассы в зоне торможения. Вильнёву не хватило пространства для маневра, произошло соударение колес, и BAR взмыл в воздух. Бешено вращающийся болид летел вдоль ограды, разбрасывая во все стороны колеса и детали кузова. Одно из таких колес убило маршала, попав бедняге в грудь. Шумахер, потрясенный, как и все, сказал: «Нужно посмотреть, что можно сделать для повышения безопасности работы этих людей». Люди, убежденные в холодности и расчетливости Шумахера, вновь получили подтверждение того, что он способен на проявление нормальных человеческих чувств.

Михаэль завоевал поул в Малайзии и мощно начал гонку, преследуемый Баррикелло. На третьем круге хлынул дождь, и оба Ferrari уплыли с трассы в одном повороте, словно в соревнованиях по синхронному плаванию. Баррикелло вернулся в гонку третьим, Шумахер, вылетев чуть дальше на газон, седьмым. Дождь превратился в тропический ливень. Участники гонки один за другим вылетали за пределы трассы, и было решено выпустить сейфти-кар.

На 4-м круге Ferrari решила провести пит-стопы, но всеобщая неразбериха сказалась и тут, Росс Браун, увидев, как Баррикелло вновь соскальзывает с асфальта, ошибочно посчитал, что Шумахер вновь опережает своего напарника. Механики получили приказ готовиться к приему Михаэля — и тут на «яму» приехал Рубенс. Сгоряча на его машину поставили колеса, предназначавшиеся (и промаркированные соответствующим образом) для Михаэля, и эту ошибку пришлось исправлять. Баррикелло простоял у своих боксов 72 секунды. Заехавший следом Шумахер терпеливо ждал своей очереди сзади. Михаэля обслужили за 8 секунд, но в сумме с задержкой это составило все 80 — плюс время, необходимое для неспешного движения по пит-лейну обратно на трассу.

Вот в такие моменты лучше всего и проявляется умение Михаэля просчитывать ситуации, заглядывать вперед и проявлять свой талант за рулем. В то время как иные его соперники считают в таких обстоятельствах, что гонка потеряна, Шумахер видит преимущества, которые надо использовать.

Ему поставили промежуточную резину, хотя одна часть

автодрома была залита дождем, другая оставалась почти сухой. Алгоритм движения в таких условиях был очевиден: аккуратные действия на мокром асфальте и стремительные — на сухом.

Сейфти-кар по-прежнему оставался на трассе, и Михаэль с Рубенсом быстро нагнали хвост пелетона. Это давало им возможность на рестарте отыграть значительную часть потерянного в боксах времени (несмотря на то, что условия, по словам Шумахера, были «ужасные, совершенно не гоночные: на некоторых участках сейфти-кар мог двигаться быстрее, чем мы»).

Когда гонка возобновилась на 11-м круге, Баррикелло шел 10-м, Шумахер — 11-м. Кругом позже — восьмым и девятым с отставанием в 10 секунд от лидера, Култарда. Два Ferrari неслись по лужам, словно пара красных акул. Шумахер обошел Баррикелло неожиданным и неприятным для Рубенса маневром по внешнему радиусу последнего поворота в момент атаки на Ярно Трулли. Теперь Михаэль был шестым с отставанием в 8.91 секунды от Култарда. Следующей жертвой стал Френтцен — Шумахер заложил мощную дугу, обходя и его по внешнему радиусу. Вскоре Михаэль нагнал своего брата Ральфа — и проскочил мимо практически без задержки. Затем еще один красивый вираж — и позади остался Хаккинен. На 13-м круге Михаэль шел третьим, отставая от Култарда на 6.27 секунды. Следующим он настиг Йоса Ферстаппена (Arrows) и, заняв внутреннюю траекторию, переиграл его на подходе к правому повороту. Впереди оставался только Култард.

Достать шотландца не составляло особого труда. Михаэль гнал свой Ferrari с такой яростью, что машина дрожала от напряжения. Разрыв сократился до двух секунд. Михаэль попытался заложить свою излюбленную дугу, но Дэвид устоял. Тогда он сел Култарду на хвост на главной прямой, разогнался в слипстриме и прошел соперника по внешней траектории. Исход гонки был решен, а с ним побит очередной рекорд. Это была шестая подряд победа Шумахера в Больших Призах. До него по пять побед одерживали Брэбем (1960), Кларк (1965) и Мэнселл (1992). Впереди с девятью победами оставался только Альберто Аскари (1952/53).

Догнать итальянца ему не удалось — помешал Култард, победивший в Бразилии. Звездой той гонки стал новобранец Williams Хуан-Пабло Монтойя, запомнившийся дерзкой и результативной атакой на Шумахера в первом повороте. А в Имоле, где Ральф принес первую победу вернувшемуся в чемпионат Michelin, Михаэль сошел из-за отказа техники. Он был расстроен, но не забыл поздравить брата с победой: «В истории Формулы 1 такое случается впервые, когда победителями Гран-

при становятся братья».

Шумахер победил в Испании, где ему, правда, беспрецедентно повезло (за полкруга до финиша на McLaren лидировавшего с большим отрывом Хаккинена развалилось сцепление), а в Австрии закончил гонку вторым вслед за Култардом, несмотря на стычку с Монтойей. «До момента столкновения поединок проходил честно, — заявил Михаэль, — Затем он попытался вынести меня с трассы, и мне пришлось проскочить по траве, потому что повернуть не удалось. Он следил не за тем, куда едет сам, а куда еду я». Это был еще один эпизод борьбы двух ярких талантов. Атака Монтойи действительно была не столь оптимистичной, сколь попросту авантюрной — колумбиец очевидно промахнулся на торможении перед второй шпилькой.

22 мая Ferrari сообщила о том, что Шумахер и Баррикелло продлили свои контракты: Михаэль до конца 2004 года, Рубенс — до конца 2002-го.

Гонку в Монако Михаэль описал как «легкую и в известном смысле простую, потому что я лидировал, не испытывая соперничества, но в то же время, она была трудна, потому что ехать все равно нужно было быстро. Система тракшн-контроля увеличивает физическую нагрузку по мере того, как ты идешь быстрее и быстрее. Сегодня нужно было позаботиться о надежности и не допустить ошибок. Я спросил у Росса Брауна, чем заняты другие гонщики, он посоветовал мне не отвлекаться».

Это был уже седьмой этап чемпионата мира, после которого на счету у Шумахера стало 52 очка, у Култарда 40. Михаэль мощно проводил эту часть сезона, приближаясь к очередному титулу: второй в Канаде вслед за братом (который одолел его в открытой схватке), первый на Гран-при Европы на Нюрбургринге после жесткой схватки с Ральфом на старте — он едва не размазал его по стенке, отделяющей трассу от пит-лейна.

> «Старт определяет ход всей гонки, и я должен был предпринять что-то, чтобы удержать Ральфа позади. Я оставил ему место, но схватка была жесткая, я знаю это, у меня не было иного выхода, потому что я шел с двумя пит-стопами и не знал, какую тактику избрал он».

Ральф после гонки был настолько разъярен, что вообще отказался от комментариев.

Шумахер победил во Франции и был вторым в Великобритании (вслед за Хаккиненом), после чего на счету у него стало 84 очка против 47 у Култарда. До титула было рукой подать, но в Хоккенхайме на старте возникли проблемы с

включением передач, и в хвост Ferrari под номером 1 врезался на своем Prost Лучано Бурти. После рестарта на запасной машине отказал бензонасос. Правда, Култард тоже не финишировал, так что счет не изменился.

Судьба гонки и титула была решена в течение считанных секунд в августе, и, когда это произошло, Шумахер был краток: «Великолепный уик-энд!»

Это несколько секунд, отделявшие поул-позицию Гран-при Венгрии от входа в первый поворот Хунгароринга. Да, это был более чем просто удачный старт. Это был момент, решивший судьбу чемпионского титула. На протяжении последующих 1 часа 41 минуты Михаэль кружил по трассе в одиночестве, самостоятельно решая, когда и какой задать темп. Перед нами был мастер своего дела, тонкий специалист по управлению гоночным автомобилем, превращению Гран-при в несложную задачку, решение которой (почти) всегда у него в кармане. Гонки с его участием превратились в процессию, проходящую под его полным и непосредственным контролем. На следующий день l'Equipe выразила все этой одной строкой на своей первой странице:

«Шуми — единственный в мире».

Так оно и было.

Никого невозможно убедить в том, что Гран-при Венгрии был напряженной гонкой — слишком хороши для этого оказались Шумахер и его Ferrari. Михаэль приехал в Будапешт на 13-й из 17 этапов чемпионата, имея на своем счету 84 очка против 47 у Култарда — разница настолько огромная, что борьбу в чемпионате просто невозможно было считать напряженной. Шумахер был готов побеждать где угодно и когда угодно. Венгрия? Браун — самый искушенный знаток людей, машин и моментов — поговорил с Шумахером и определил, что тот находится в «наилучшей форме». Напряжение в чемпионате, по словам Брауна, теперь испытывали другие, те, кому надо было догонять.

Шумахер подтвердил, что чувствует себя очень легко, уточнив, что «это не имеет ничего общего с попыткой избежать чрезмерного прессинга. Так сложились обстоятельства, никто этого специально не планировал». Он даже сказал Тодту: «Знаете, у меня не очень хорошее предчувствие. Я не уверен, что в этот уик-энд мы добьемся своего».

Накануне гонки он виделся с Простом, ныне управляющим своей командой, и Ален пожелал ему победы. Рекорд по их количеству (51) по-прежнему принадлежал Просту, и ему надоело

бесконечно отвечать на вопросы о том, когда он будет побит. Шумахер, которого, в свою очередь, донимали вопросами о том, когда он побьет рекорд Проста, пообещал выиграть. На счету у него к тому времени было 50 побед. Вот что было главным вопросом на Хунгэроринге: не победа в чемпионате, а новое место Шумахера в истории автоспорта.

Джо Рамирес, координатор и преданный друг McLaren, заметил, что «Ален, помнится, одержал в составе нашей команды тридцать побед». Оставаясь верным McLaren, Рамирес сказал Просту: «Михаэль очень близок к повторению твоего рекорда, и мы постараемся сделать все от нас зависящее, чтобы не позволить ему добиться этого в нынешнем сезоне…»

Шумахер задал тон уик-энду, показав лучшее время в пятницу. Култард был десятым: «Я неудачно налетел на поребрик и разбил шасси». Это произошло в первой сессии, и он не смог принять участия во второй.

В субботу Шумахеру потребовались всего две попытки. На исходе первых 30 минут Хаккинен захватил предварительный поул с результатом 1:15.41. Шумахер улучшил этот результат до 1:14.41 и удерживал его, пока за 20 минут до окончания квалификации не прошел круг за 1:14.05. В этом круге настолько спрессовалось все — безупречный баланс, отличная скорость, что, как заметил кто-то из наблюдавших, Шумахер попрал все законы физики. Култарду удалось добыть место рядом с Михаэлем в первом ряду, но отставание составило 0.801 секунды. Интересно сравнить этот результат с тем, что было здесь в прежние годы:

1996	Шумахер/Хилл	0.05
1997	Шумахер/Вильнев	0.1
1998	Хаккинен/Култард	0.1
1999	Хаккинен/Култард	0.1
2000	Шумахер/Култард	0.3
2001	Шумахер/Култард	0.8

«Это следствие великолепно пройденного круга, — сказал Шумахер, — А машина вела себя безупречно уже утром. Я проехал всего шесть кругов (разминка — быстрый круг — возвращение и так два раза), но не для того, чтобы поберечь шины. Просто я чувствовал, что смогу показать максимум того, на что способны я и машина, так что лучше было посидеть в боксах, чем попусту растрачивать энергию».

Браун посчитал все это «исключительным результатом в исполнении Михаэля. Тот факт, что в прошлом году он выиграл чемпионат, заметно ослабил напряжение в этом. Я вообще не ощущал никакого напряжения».

Выезжая на стартовое поле, Михаэль срезал по гравию 12-й

поворот — правый, подводящий к левой петле, за которой начинается въезд в боксы. Механики засуетились, когда он привел машину на свою позицию.

Выезжая на формирующий круг, он помнил, что в Венгрии диктовать условия в гонке по традиции будет тот, кто первым войдет в послестартовый поворот. Четко отреагировав на сигнал светофора, Шумахер сорвался со своего места, а Баррикелло прикрыл его сзади от атаки Култарда на входе в первый поворот. Игра была практически сделана!

Рубенс продолжил свою работу, блокируя Култарда на протяжении всего техничного венгерского кольца. После первого круга Шумахер лидировал с отрывом в 1.3 секунды и явно никуда не спешил, поскольку на первых кругах такое положение практически не менялось. Култард искал возможности выйти вперед, на седьмом круге показал лучшее время, но перед ним по-прежнему маячил Баррикелло, не оставляя шотландцу никаких надежд. Однако к девятому кругу отрыв сократился до 0.9 секунды.

Занятно! До сих пор, стоило Михаэлю выйти вперед, и он быстро растворялся вдалеке. Так было на протяжении целого десятилетия. Но тут, на Хунгароринге, его вполне устраивало положение, когда он неспешно нарезал круги, заботясь лишь о состоянии шин и откладывая свой отрыв на потом.

Это «потом» наступило после 10 кругов. На 11-м Михаэль улучшил время круга и увеличил отрыв до 2.7 секунды (Култард уступал ему уже 3.4 секунды), на 12-м — до 3.4 секунды (еще один быстрый круг), далее 4.1, 4.4, 5.3. На 16-м круге Михаэль побил рекорд круга, принадлежавший Найджелу Мэнселлу. При этом, глядя на Шумахера, никак нельзя было сказать, что он выкладывается изо всех сил. Он просто делал свою обычную работу, прибавляя темп, когда это было необходимо, или снижая его, когда представлялась такая возможность.

Гонка проходила в точном соответствии с его планом. Поменяв резину на пит-стопе, Михаэль остался лидером. Второй пит-стоп — и вновь никто не смог бросить ему вызов. По его словам, «позднее в гонке Рубенс Баррикелло плотно на меня насел». Под занавес он «испытал чувство тревоги, потому что кто-то из соперников оставил на асфальте масло, и я опасался допустить ошибку». Можно было не беспокоиться. Он не позволял себе думать о том, что титул уже практически у него в руках, пока до финиша не осталось круга три. И только тогда «возникло ощущение, что мы у цели». Он пересек линию финиша на 4 секунды раньше Баррикелло и, возвращаясь в боксы, сообщил команде по радио, что она «бесподобна. Так приятно работать с

вами, ребята!»

Култард финишировал третьим.

«Возможно, я неплохой гонщик, но мне непросто найти подходящие слова, чтобы описать свои чувства», — заявил Шумахер. Он не забыл отдать должное команде: «Парни просто великолепны, мы вместе прошли и плохие, и хорошие времена, и я по-настоящему всех их люблю!»

По числу титулов он сравнялся с Простом, заодно повторив и достижение Аскари, которому — единственному до сих пор — удалось дважды подряд завоевать чемпионский титул за рулем Ferrari. Правда, в пользу Альберто в 1952–1953 годах сыграли несколько факторов (не читая того, что он был блестящим гонщиком). В тот период равных Ferrari не нашлось, а Фанхио не выступал в чемпионате мира в 1952 году из-за травм. Кроме того, соперников у Альберто было поменьше, и многие из них не отличались бойцовскими качествами. В общем, Михаэлю пришлось труднее. Ему противостояли и Хаккинен, и Култард, и Монтойя, и собственный брат.

Хунгароринг представлял собой квинтэссенцию сезона. В 2001-м почти все гонки за небольшим исключением проходили в похожем ключе. До окончания чемпионата оставалось провести еще четыре этапа — в Бельгии, Италии, США и Японии.

Гонку в Спа, украшенную различными приключениями, вызвавшими в том числе повторный старт, Михаэль выиграл, а вот два следующих этапа лично для него сложились непросто. 11 сентября мир пережил террористическую атаку на небоскребы Мирового торгового центра в Нью-Йорке. Приехав в Монцу, где 16 сентября должен был состояться Гран-при Италии, Михаэль не чувствовал в себе ни сил, ни желания праздновать победу в чемпионате. Он задавался вопросом, стоит ли ехать в США, где 30 сентября предстояло провести американский этап, и скорее из-за собственного настроя, чем по объективным причинам, уговаривал коллег в целях безопасности проследовать первые две шиканы в Монце без обгонов. Говорили даже, что он был на грани решения о прекращении своей карьеры.

Все приехали в Индианаполис, где Михаэль финишировал вторым, хотя казался отрешенным и думал о чем-то своем. Но в Сузуке в середине октября он обрел прежнюю силу, выступая в квалификации. Михаэль выполнил три попытки, каждая из которых выводила его на поул. Третья, в которой уже не было никакой необходимости и которая нужна была лично ему. Михаэль был неподражаем. Он протанцевал через все 18 поворотов и шикан трассы. Это был не рок-н-ролл, не диско — это был квикстеп, элегантный танец, каждое движение которого

плавно подводило к следующему па. На этот круг Михаэль затратил 1:32.48. Следующим был Моитойя: 1:33.18.

Переведя дух, команда сообщила: «Одиннадцатый поул Михаэля Шумахера и Ferrari в нынешнем сезоне — это рекорд и для гонщика, и для команды. Для Михаэля это уже сорок третий поул, шестой на Сузуке. Для команды — сто сорок восьмой, пятый на этой трассе».

Если говорить только о Ferrari, Шумахер побил свой же рекорд 2000 года (9 поулов), который он делил с Лаудой (1974 и 1975 годы). Но абсолютный рекорд остался за Мэнселлом (14 поулов в 1992 году). Кроме того, по 13 поулов ни счету у Проста (1991) и Сенны (1988–1989), а 11 в 1999-м завоевал Мика Хаккинен.

На старте гонки Михаэль и очередной раз по диагонали сместился вправо, перекрывая прорыв Монтойи, удержал его позади на входе в первый поворот и… Об остальном нетрудно догадаться.

Теперь на счету у Шумахера было 801 очко (у Проста, напомним, 798.5). За сезон он заработал 123 очка — это намного больше прежнего рекорда, установленного Мэнселлом (108). В общем, «конец сезона удался!».

По своему характеру Рори Берн не любит ездить на гонки. Как и многие другие творческие люди (а конструкторы Формулы 1 безусловно принадлежат к числу настоящих художников), он предпочитает, чтобы его творения говорили сами за себя. Вот как Берн описал итоги сезона-2001.

> «Михаэль испытал невероятный прессинг, когда финишировал вторым в девяносто седьмом году, вторым в девяносто восьмом и попал в аварию в Сильверстоуне в девяносто девятом. В условиях этого прессинга он проводил сезон двухтысячного года. Но как только все это осталось позади, он поехал значительно лучше. Чемпионат две тысячи первого года был не таким легким, как может показаться. Нам здорово сыграла на руку надежность, которой так не хватало машинам соперников. Возможно, они были с нами на равных в скорости, но никак не в надёжности. На мой взгляд, то, что произошло в Ferrari, на пользу всей Формуле 1. Я тут был в Южной Африке (по окончании сезона 2001 года): интерес и энтузиазм бьют через край. Вот когда понимаешь, чего достиг!»

Ferrari не стала мировой величиной — она и так ею была. Но теперь она обрела в мире вес, какого у нее раньше никогда не

было.

Глава 10. Непобедимый

Борьба за титул 2002 года принесла еще более бескомпромиссный результат, чем в предыдущем сезоне. Бескомпромиссный или, скорее, абсурдный — уж простите меня за это слово. Все решилось уже 21 июля в Маньи-Куре. Гран-при Франции был 11-м этапом чемпионата из 17. Когда Шумахер, одержав победу в гонке, поставил точку в ответе на главный вопрос сезона, до его окончания оставалось не просто шесть гонок, а ешё целых три месяца!..

В 2002 году Михаэль повторил рекорд Фанхио: пять титулов.

С первого старта в Австралии в начале марта он зарядил свою беспримерную серию: победа, поул и третье место, победа, поул и победа, поул и победа, победа, второе место, победа, второе, победа, победа. И заметьте три вещи. По пути во Францию он не выиграл всего три гонки, но не опускался ниже третьего места (это случилось в Малайзии, где, после столкновения с Монтойей на первом круге, Михаэль вынужден был выбираться с 23-го места). Он завоевал всего три поул-позишн, а в Австрии, Монако, на Нюрбругринге и в Сильверстоуне стартовал даже не из первого ряда!

Шумахер и его F-2002 вышли на такой уровень, когда стартовая позиция уже не имела особого значения. Михаэль записал на свой счет всего лишь три быстрых круга за весь сезон. Наверняка мог записать и больше, если бы ехал в полную силу, но какой смысл! Он мог себе позволить свести риск в гонках до необходимого минимума.

Для наглядности приведем табличку, из которой видно, на каком из этапов чемпионата был завоеван титул:

1990 и 1991	Сенна	15/16
1992	Манселл	11/16
1993	Прост	14/16
1994	Шумахер	16/16
1995	Шумахер	15/17
1996	Хилл	16/16
1997	Вильнёв	17/17
1998 и 1999	Хаккинен	16/16
2000	Шумахер	16/17
2001	Шумахер	13/17
2002	Шумахер	11/17

Таблица 4

Сезон стартовал довольно спокойно. Лука Бадоер и Лучано

Бурти, два тест-пилота Ferrari, приступили к работе 8 января в Барселоне. Шумахер сел за руль 14 января во Фьорано. Подготовка к чемпионату началась. Новую машину, F-2002, Михаэль также опробовал во Фьорано в начале февраля, отметив, что она выглядит «весьма многообещающе».

Составы ведущих команд:

BAR: Вильнёв, Панис

Ferrari: Шумахер, Баррикелло

McLaren: Култард, Райкконен

Renault: Трулли, Баттон

Williams: Р. Шумахер, Монтойя

В Мельбурн команда повезла прошлогоднюю модель, за рулем которой в первый тренировочный день, только Шумахеру и Баррикелло удалось выйти из 1:27. Росс Браун на это заметил: «Разумеется, другие команды работают с новыми моделями, которые могут быть лучше нашей, но я уверен в нашей конкурентоспособности».

Баррикелло завоевал поул, переиграв Шумахера, который сказал: «Круг, по которому была определена моя стартовая позиция, мог быть и получше, но я слетел на траву», добавив с изрядной долей юмора и самокритики, что сцепление на траве оказалась на удивление неважным.

Старт получился хаотичным, в первом повороте произошел завал, начатый Ральфом и Рубенсом. «Я не видел ничего, — сообщил Шумахер, — кроме того, что повсюду летали машины». Главным его соперником в этой гонке оказался Хуан-Пабло Монтойя (Williams). На финише их разделили почти 20 секунд.

Австралия: первый ряд, 1 место, 10 очков. Следующий: Монтойя, 6 очков.

К Малайзии Ferrari также использовала старые машины, в пятницу Михаэль был третьим, а в субботу взял поул, отметив: «Возможно, я мог проехать и быстрее, если бы подождал до самого конца сессии. Но мы решили стартовать раньше, посчитав, что это самый удобный момент, чтобы избежать трафика».

Монтойя стартовал рядом с ним. На финише Шумахер был третьим, а гонка не обошлась без споров: Шумахер и Монтойя пободались в первом повороте. «Хуан мог бы оставить мне побольше места, но он решил этого не делать, и мы столкнулись. Это гонки!» Победил Ральф.

Малайзия: поул, 3 место, 14 очков. Следующий: Монтойя, 12 очков.

По слухам, Шумахер жёстко настаивал на том, чтобы в Бразилии ему привезли новую машину. Спустя два дня после Гран-при Малайзии ее впервые опробовал Баррикелло, накрутив в

Барселоне 78 кругов. Ещё через два дня Шумахер проехал 70, а затем провел имитацию гонки, пройдя 85 кругов. Сомнений в скорости и надежности F-2002 не осталось. Машину отправили в Бразилию. В пятницу Михаэль был пятым («мы продолжаем процесс изучения»), а в субботу добыл себе место в первом ряду (поул взял Монтойя). Шумахер выиграл гонку, хотя Монтойя вел с ним борьбу на равных. Колумбиец пытался провести атаку на выходе из первой связки, но Шумахер жестко пресёк эту попытку. Ferrari грозно двинулась поперек трассы, отбивая атаку Williams. Хуан-Пабло не отступил и лишился переднего крыла. Ему пришлось ехать на пит-стоп, и после гонки он не скрывал своего неудовольствия, тем более что Михаэль избежал наказания. Монтойя пообещал в будущем ему это припомнить. Браун призвал к порядку, а Михаэль был краток: «Я занял внутреннюю траекторию, оставив ему внешнюю».

Бразилия: первый ряд, 1 место, 24 очка. Следующий: Р. Шумахер, 16 очков.

В Имоле все было просто. Ferrari впервые в сезоне привезли на гонку две новые машины. Шумахер показал лучшее время под дождем в пятницу, в субботу переиграл в борьбе за поул Баррикелло, «который давил на меня очень сильно. Выходя на старт этого Гран-при, я становлюсь человеком, который провел за рулем Ferrari больше гонок, чем кто-либо иной. Для меня это значит многое, потому что отражает существующее между нами взаимное доверие».

В гонке у Шумахера соперников не было, Баррикелло уступил ему почта 18 секунд. «У меня много причин гордиться сегодняшним результатом. В прошлом году нам здесь не повезло, и сегодня я вернул тиффози должок. Для меня эта гонка имела особое значение, и я доволен тем, как она сложилась. И правильно, что на подиум поднялся Рори Берн. Это уникальный человек, преданный своему делу, исключительная личность. Мы не ожидали, что будем так доминировать. Bridgestone создала шины с более стабильными характеристиками, и, хотя для победы важна каждая деталь, сегодня цель достигнута во многом благодаря шинам. Мы поднимем за победу бокал шампанского, но сезон только начинается, и мы уже думаем о следующей гонке в Испании, подготовку к которой начнем на тестах во вторник».

Сан-Марино: поул, 1 место, 34 очка. Следующий: Р. Шумахер, 20 очков.

Испанский этап тоже сложился просто. Лучшее время и в пятницу, и в субботу (второй — Баррикелло), и Михаэль «наслаждался этой сессией и сражением с Рубенсом. Это был вызов, ведь он оказался быстрее в первых двух попытках. Я даже

посмотрел его промежуточные результаты, чтобы понять, где надо прибавить. Иногда тебе кажется, что ты идешь в полную силу, но напарник доказывает, что это не так».

Шумахер вышел на старт на запасной машине (на боевой отказала гидравлика) и заявил: «Хоть я все время и лидировал, скучать мне не пришлось». Он имел в виду поединок за пятое место, который и конце гонки прямо перед ним вели Френтцен и Фелипе Масса (Sauber). В этой гонке Шумахер не уступил лидерства ни на круг — даже когда проводил оба своих пит-стопа.

Испания: поул, 1 место, 44 очка. Следующие: Монтойя, 23 очка.

А вот Австрия встряхнула Формулу 1. Случилось нечто необычное: Рубенс Баррикелло, стартовав с поул-позиции, лидировал, великолепно проводя гонку, а Шумахер шел вторым. Пит-стопы не изменили порядок в гонке, Баррикелло выкладывался по полной. Но на выходе из последнего поворота бразилец неожиданно сбросил темп, как ему было приказано по радиосвязи, и пропустил Шумахера вперед. Разрыв между ними на финише (0.182) уже не имел никакого значения…

Реакция последовала жесткая. Свист с трибун заглушил поздравления, которые на подиуме принимал Шумахер. Публика, пресса, миллионы телезрителей во всем мире были готовы вознести проклятья в адрес Ferrari. И тот факт, что Шумахер не сразу занял место на верхней ступеньке подиума, оставив его для Баррикелло, стал своеобразным жестом признательности напарнику.

«Я не рад этой победе, — сказал Михаэль. — Я наслаждался гонкой, но не последней сотней метров. Только в самом конце мне по радио сообщили, что Рубенсу предложено пропустить меня вперед. Знаю, это очень непопулярное решение, но представьте, если для победы в чемпионате мне не хватит именно этих очков! Команда будет выглядеть просто глупо».

До австрийского этапа положение в чемпионате выглядело так: Шумахер — 44 очка, Монтойя — 23, Ральф — 20, Баррикелло — 6 (шестое место). Если бы Рубенсу дали победить, положение в чемпионате выглядело бы так: Шумахер — 52, Монтойя — 27, Ральф — 23.

Командные установки не раз определяли судьбы гонок, хотя и не все команды пользуются подобными методами. У многих официально отсутствует деление на первый-второй номера, и гонщики ведут соперничество друг с другом. Естественно, командная тактика приводит к спорам и вызывает протесты и проклятия со стороны тех, кто, не понимая сути спорта, считает,

что нарушаются этические законы. Быть может, лучше других суть конфликта описал Фрэнк Уильямс, который заметил, что в воскресенье на протяжении полутора часов Большие Призы — это спорт. В остальное время — бизнес. На карту поставлено куда больше, чем национальные интересы. Гонки Гран-при — это победы. Второе место здесь считается поражением, а главное (хоть со мной и не согласятся многие пуристы) — это титулы, личный и командный. Вот почему команды контролируют действия своих гонщиков, стремясь сохранить шанс на победу в чемпионате. Ну а поскольку гонщики теперь сотрудники команд, последние имеют все законные основания указывать им, что и как надо делать.

Суть критики, обрушившейся на Ferrari в Австрии, заключалась в том, что у команды не было большой нужды заботиться о своих шансах на титул в столь ранней фазе чемпионата. Ну а если там считали иначе, не было никакой нужды действовать настолько вульгарно и тупо, что это вызвало протесты публики и нежелание телезрителей продолжать смотреть такие гонки.

Но некорректно рассуждать в таких ситуациях о нарушении олимпийских принципов, ведь команды могут резонно ответить, что Большие Призы — это не Олимпиада…

Ferrari уже много лет принадлежала транснациональному концерну Fiat, и хотя многие считают Италию страной эмоций, некоторые дальновидные люди в руководстве Fiat, включая и Монтедземоло, не забывают напоминать, что Ferrari давно уже вышла на самофинансирование (благодаря поддержке спонсоров и прибылям от продаж своих автомобилей).

Как раз летом 2002 года Fiat, испытывающий серьезные финансовые трудности, продал 32 % акций Ferrari инвестиционному банку за миллиард долларов, а этот банк продал 10-процентный пакет другому банку за 300 миллионов. Речь идет о глобальном бизнесе, и мало кто может сомневаться в том, какое значение для этого бизнеса имеет победа в чемпионате Михаэля Шумахера.

Итог дискуссии подвел Росс Браун, сообщивший, что в начале сезона «мы попросили гонщиков не соперничать друг с другом в гонках. Такова природа Формулы 1».

Ну а пока 12 мая 2002 года Михаэль Шумахер предстал перед журналистами на послегоночной пресс-конференции. Обычно эти мероприятия проходят в столь рутинной обстановке, что иногда можно спутать их с кукольным спектаклем. Но на сей раз Шумахеру пришлось защищаться, и на последние три вопроса ответа он так и не дал. Вопросы звучали так: *«Ты не считаешь, это*

спортом? Ты предпочитаешь побеждать как лучший гонщик или как гонщик, имеющий лучшие контрактные условия? Если это командный вид спорта, зачем нужен личный чемпионат?»

Думаю, Шумахер, трижды произнесший «no comments», в этих обстоятельствах вел себя с исключительной выдержкой, тактом и достоинством, поскольку это не он просил команду об установлении порядка пересечения финиша. Его *уведомили* о решении, принятом компанией, а это значит, ему *было указано* ехать вперед, когда Баррикелло уступит ему дорогу. Он должен был отказаться? Можно ли представить себе сотрудника, отказывающегося исполнять приказ в компании, вкладывающей в победу 200 (или сколько там?) миллионов, когда от результата зависит судьба стольких людей, когда в Fiat все это включено в калькуляцию, кто решится рискнуть поражением в чемпионат из-за недобора одного очка? Какие последствия будет иметь такое непослушание?

«Рубенс, — сказал Шумахер, — поработал отлично и переигрывал меня на протяжении всего уик-энда».

Австрия: второй ряд, 1 место, 54 очка. Следующий: Монтойя, 27 очков.

В Монако он квалифицировался третьим, а финишировал вторым, вслед за Култардом. «Я гнал до самого финиша, потому что в Монако ни в чем нельзя быть уверенным до самого конца, но Дэвид ехал отлично и не оставил мне ни единого шанса».

Монако: второй ряд, 2 место, 60 очков. Следующие: Р. Шумахер, Монтойя, по 27 очков.

Монтойя стартовал с поул-позиции в Канаде, Шумахер — рядом. Михаэль избрал на гонку стратегию с одним пит-стопом, Баррикелло и Монтойя запланировали по два. Шумахер преследовал эту пару до их первой остановки. Монтойя подхватил у него лидерство, когда Шумахер свернул в боксы на 38-м круге, и шел первым до своего второго пит-стопа. Затем он бросился в погоню за Михаэлем и начал его нагонять, но на 57-м круге на Williams колумбийца испустил дух мотор BMW.

> «Я держал высокий темп, зная, что Монтойя шел с двумя остановками, и не мог позволить себе расслабиться, пока не оказался впереди после его второго пит-стопа».

Это была 150-я победа Ferrari, и Шумахер, которому рукой было подать до пятого титула, невольно вошел в историю. Он назвал Хуана Фанхио, рекорд которого по количеству титулов должен был вот-вот повторить, «несравнимым. Я с огромным уважением отношусь к его достижениям и считаю, что наши

результаты и близко не стоят к тому, что сделал он».

Канада: первый ряд, 1 место, 70 очков. Следующие: Р. Шумахер, Монтойя, по 27 очков.

По иронии судьбы Гран-при Европы на Нюрбургринге сложился очень удачно для Рубенса Баррикелло. Бразилец лидировал от старта до финиша, Шумахер на протяжении практически всей дистанции держался у него за спиной. «Почему Рубенсу не сказали пропустить меня вперед? Потому, что ситуация здесь совсем не такая, как в Австрии. Сейчас наши позиции намного прочнее».

И Тодт, и Браун подтвердили, что так же считает и команда, но накануне слушаний в FIA по поводу австрийской истории Росс Браун уточнил: команда и далее в случае необходимости будет задавать гонщикам свои установки.

Европа: второй ряд, 2 место, 76 очков. Следующий: Р. Шумахер, 30 очков.

Всемирный совет, заседавший в Париже, изучил все обстоятельства дела и не нашел оснований для наказания Ferrari, исключая сцену на подиуме, когда Баррикелло вытолкнули на верхнюю ступень. За этот жест команда была оштрафована на полмиллиона долларов с формулировкой «за нарушение процедуры награждения».

В Сильверстоуне Шумахер квалифицировался третьим. Поул завоевал Моитойя, и он же лидировал, пока не пошел дождь. Участники гонки бросились «переобуваться», и из двух шинных компаний лучше к такой ситуации оказался подготовлен Bridgestone. Браун принял решение поставить из машину Шумахера промежуточную резину. На таких шинах Михаэль мог двигаться на несколько секунд с круга быстрее, чем Монтойя, и на 16-м круге лидер сменился. Гонка была сделана (если не считать того, что Баррикелло из-за проблем на формирующем круге вынужден был стартовать последним и и итоге пробился на второе место)! На очереди была Франция.

Великобритания: второй ряд, 1 место, 86 очков. Следующий: Баррикелло, 32 очка.

Между гонками в Сильверстоуне и Маньи-Куре Михаэль занимался доводкой Ferrari во Фьорано. За день он наездил 107 кругов, показав на одном из них 57.47 секунды — на 0.8 лучше его же собственного рекорда трассы. Он сказал, что хочет «как можно скорее сбросить с плеч тему борьбы за чемпионский титул». Для этого Шумахеру надо было победить в Маньи-Куре при условии, что Монтойя и Баррикелло не поднимутся выше третьего места.

Михаэль готовился стартовать из второго ряда в паре с

Баррикелло (поул вновь у Монтойи) и говорил о видах на гонку очень осторожно: «Думаю, борьба будет намного более плотной, чем в последних гонках»

Любая гонка, в которой решается судьба чемпионского титула, содержит элементы драмы. Знаковыми могут оказаться любые мелочи. Когда пелетон отправился на формирующий круг. Рубенс Баррикелло остался на стартовом поле. Его машина стояла на домкратах: механики не смогли запустить двигатель! Рубенс так и не смог стартовать и выбыл из борьбы.

Когда погасли огни светофора, Монтойя красиво ушел со своей позиции, удержав позади Михаэля. Райкконен шел третьим. Шумахер насел на Монтойю, и, пока они сражались между собой, Кими терпеливо ждал случая оставить позади обоих. Затем Хуан-Пабло немного оторвался, и гонка перешла в стадию стратегической борьбы, а дальнейшее выяснение отношений было отложено до первого из трех пит-стопов.

Монтойя провел его на 24-м круге (8.4 секунды). Шумахер пару крутов атаковал (1:15.3, затем 1:15.4 против 1:15.9 у Монтойи, вернувшегося в гонку), затем и сам ушел в боксы. Когда он возвращался обратно (простояв те же 8.4 секунды), колумбиец как раз начинал разгон по главной прямой. В стремлении выскочить на трассу впереди соперника Михаэль чуть наехал на сплошную белую линию, определяющую коридор для выезда с пит-лейн от трассы. Ему удалось удержаться впереди Монтойи и немного уйти вперед, но спустя 10 кругов судьи наградили Шумахера штрафным проездом по пит-лейн за нарушение правила белой линии. Теперь он был третьим после Монтойи и Райкконена.

По словам Михаэля, он посчитал, что все кончено и титулу придется подождать до следующего этапа, который должен пройти в Германии. Но гонка продолжалась, и он начал атаковать Райкконена больше из тактических соображений. Ему нужно было, чтобы перед вторым пит-стопом Кими оказался позади, а Михаэль получил возможность повторить тактический прием, который он использовал в момент первого пит-стопа: прибавить скорость, сделать запас по времени, чтобы вновь стать лидером гонки. Кими оказал сопротивление.

Вторая серия пит-стопов. Монтойя — 11.6 секунды, Шумахер заехал в боксы через 5 кругов — 8.8 секунды. Затем провел пит-стоп Кими — 8.7 секунды и вернулся на трассу непосредственно перед Михаэлем. Что только ни делал Шумахер чтобы обойти самого флегматичного из финнов, — все тщетно! Однако у Монтойи возникли проблемы с балансом шасси, и он, отставая, шел теперь лишь четвертым.

Шумахер «немного перевел дух, а кругов за десять до финиша возобновил свои атаки». На 63-м круге из 72 он подтянулся к Кими вплотную, а тот вошел в шпильку «Аделаида» слишком глубоко, соскользнув на масле, только что оставленном Аланом Макнишем (Toyota). Пока Кими отлавливал свой McLaren, Шумахер вышел вперед.

«Когда я увидел, что у него проблемы, насторожился сам, — рассказывал Михаэль. — Это позволило мне изменить траекторию». Был еще один напряженный момент, когда выяснилось, что он опередил Кими в зоне действия желтых флагов, но его за это не наказали.

Последние круги были «худшими в моей жизни, потому что я понял: судьба чемпионского титула вновь у меня в руках. На мои плечи давил огромный груз — я не должен был допустить ошибку».

Он ее и не допустил. «Пересекая линию финиша, я испытал взрыв эмоций, лишний раз прочувствовал, что все это для меня означает, насколько я люблю этот спорт».

Франция: первый ряд, 1 место, 96 очков. Следующий: Монтойя, 34 очка.

В паддоке на него были нацелены все микрофоны, Михаэль с непроницаемым взглядом признался, что не знает, что и сказать, так его переполняют эмоции.

L'Equipe выразила суть момента весьма удачно, поместив на передовицу фотографию Шумахера, восторженно вскинувшего вверх руки с заголовком:

«Только он и Фанхио».

Не хотел бы опускаться до сопоставлений», — ответил Шумахер, когда кто-то вспомнил Фанхио. За него это сделали другие. Ники Лауда назвал Шумахера величайшим гонщиком всех времени и народов.

Остаток сезона Михаэль мог провести спокойно, не напрягаясь, готовясь к новому чемпионату, но в этом случае он не был бы Шумахером. Вот факты: победа в Германии, второе место в Венгрии, первый в Бельгии, второй в Италии и США, первый в Японии. Ещё ни одному гонщику не удавалось подняться на подиум во всех гонках сезона! Одиннадцать побед это тоже был рекорд. Предыдущий, девять побед, Михаэль (1995, 2000, 2001) делил с Найджелом Мэнселлом (1992). По количеству набранных очков (144) он превзошел самого себя (123 в предыдущем сезоне). Отрыв по очкам от ближайшего соперника, Баррикелло (67), также был новым рекордом. Предыдущий (58 очков) тоже принадлежал Шумахеру. Он начал сражаться с самим собой!

На счету у Михаэля было 64 победы против 51 у Проста. Он заработал 945 очков против 798.5 у того же Проста. Добыл 50 поул-позиций всего на 15 меньше, чем Сенна. Больше того, победив во Франции, он сказал: «Я не чувствую, что достиг в своей жизни всего, и каждую гонку по-прежнему воспринимаю как новый вызов».

Таким будет его подход к гонкам и в следующем, 2003 году. Накануне регламент подвергся значительной перетряске, и это сделало попытку Шумахера побить рекорд Фанхио более интересной. Квалификации предстояло проходить за одну попытку и с баком, заправленным в расчете на гонку. Изменена система начисления очков. Новая схема 10-8-6-5-4-3-2-1 осложняла возможности уйти далеко в отрыв. Командная тактика поставлена под запрет. Электронные системы запрещены начиная с этапа в Силверстоуне. Росс Браун, просматривая новый регламент, заметил, что в нем не было «ни капли фаворитизма по отношению к Ferrari. Ни одного решения в наших интересах! Мы доминировали в Формуле 1, собрали у себя все в кучу, научились работать как надо — и все это перевернуто с ног на голову».

И все-таки Ferrari F2003-GA на презентации выглядел очередным шагом вперед. Весна в этом году пришла в провинцию Эмилия-Романья раньше, чем в более северные районы, и долгожданное солнце прогрело Маранелло задолго до старта сезона. Это обычный итальянский поселок, но здесь во всем чувствуется дух Ferrari, а не менее половины открытых здесь магазинчиков предлагают хоть что-то на память о Ferrari. Здесь даже клумбы в некоторых садиках сооружены из старых гоночных шин.

Представьте себе обширное поле, слева от которого притулились дома старой постройки (там расположен и офис Феррари), за которыми скрыта испытательная трасса и заправка Shell, а справа огромная современная постройка, что-то вроде конференц-центра. Перед зданием как бы случайно припаркована пара Ferrari Enzo, и в какой-то момент ты начинаешь сознавать, что эти машины, которые редко где в мире встретишь (и каждая представьте! стоит по миллиону долларов), строят именно здесь.

Этот вид задаст общее настроение всему визиту. Все, что происходит в течение ближайших двух часов, организованно четко, слаженно, буквально по минутам. Когда ты проходишь мимо Enzo, понимаешь, что припаркованы они здесь не случайно, четко выровнены по линии и оба (разумеется) красного цвета. Вместе с тем, в обстановке мероприятия присутствует нотка грусти: в январе скончался Джанни Аньелли, глава Fiat и горячий поклонник автоспорта.

Внутри конференц-центра настоящий театр со сценой, на которой, укрытая красным покрывалом, установлена машина. Здесь же и актеры, облаченные в униформу Ferrari: Тодт и Браун (который обращается к аудитории по-итальянски). Берн и моторист Паоло Мартинелли. Жан Тодт сказал короткую речь, после чего помост с машиной начал медленно поворачиваться. Вспыхнули два проектора, и на сцене появились изображения вздыбившегося Жеребца — они поворачивались с той же скоростью, что и машина.

Шумахер и Баррикелло под аплодисменты сняли покрывало и вот перед нами новая машина. Берн:

> «В прошлом году я предсказывал, что F2002 станет лучшей машиной Ф1 в истории Ferrari, и она действительно принесла нам выдающиеся успехи. F2003 мы пока не обкатывали, но заложенные в нее параметры достигнуты или даже превышены, так что я не сомневаюсь: лучшим из Ferrari станет F2003-GA».

Затем прессу разделили на языковые группы, и ведущие специалисты по очереди предстали перед каждой, дав возможность всем задать свои вопросы. Первым с англоговорящей прессой пообщался Жан Тодт, и тем, кто хорошо представляет себе степень политизированности Формулы 1, без труда могут себе представить характер этой беседы.

> *Задумываетесь ли вы о том, что Шумахер может обойти Фанхио и, возможно, побить достижение Айртона по количеству поулов, установив невиданные доселе рекорды?*
>
> «Нам нравится гонщик, мы его любим, мы любим команду — и это хорошая комбинация. Думаю, он никогда не будет выступать за другую команду, и до тех пор, пока он будет хотеть гоняться в составе Ferrari, мы с гордостью будем работать с ним.
>
> *Но как вы считаете, он превзойдет Фанхио?*
>
> «Ну…»

Зашел разговор о том, насколько подходят Михаэлю изменения в регламенте.

> «Мы принадлежим маленькому миру под названием Формула 1, — сообщил Тодт и добавил: — Теперь, когда больше зависит от гонщика, единственный, кто может проявить себя лучше, это Михаэль. Думаю, изменения не

окажут прямого эффекта, ведь если вы гоняетесь в Формуле 1, то, уверен, можете справиться и с меньшим количеством вспомогательных устройств. Когда я вижу, как Михаэль работает за рулем (показывает как), я всегда прихожу в восторг, потому что знаю, что он идет на пределе…»

Затем очередь Брауна. Он в хорошей форме. «Вам понятен мой итальянский?» — уточняет он.

На что следует чей-то ответ: *«А вам?»*

«Нет!»

По аудитории прокатывается волна смеха.

«Мы не можем предвидеть, как сложится этот сезон, мы можем только работать, не покладая рук. Несколько неприятно, что об изменениях в регламенте было объявлено всего за пять недель до начала сезона, потому что инженеры предпочитают определенность. Но если эти изменения пойдут на пользу Формуле 1, мы их только приветствуем! Пока же мы знаем, что перед нами встают новые задачи. Что же касается водительских «примочек» — Михаэль точно не станет жаловаться по поводу их отсутствия».

Теперь черед Рубенса Баррикелло. Он весь просто светится, закатывает глаза от удовольствия, когда речь заходит о машине. Он увидел ее впервые лишь накануне вечером и рассказывает о своих впечатлениях, смешивая слова из разных языков.

Очередь Шумахера: знакомое лицо, знакомая поза, знакомые интонации и привычная осторожность в высказываниях. Он облачен в гоночный комбинезон, застегнутый до шеи: все спонсорские наклейки точно на своих местах.

Ты с восторгом отзывался о прошлогодней модели, но эта — нечто особенное, согласен?

«Да. Нечто особенное, верно».

Удивило ли тебя, что команда сумела сделать столь значительный шаг вперед по сравнению с прошлым сезоном, который многие считают безупречным?

«Значителен этот шаг или нет, еще предстоит доказать. Меня удивило, что они сумели внести столько изменений — разумеется, во имя улучшения. И сделали это с легкостью. Для меня это нечто поистине особенное, хотя и прошлый сезон был в этом смысле великолепным».

Михаэль, Лука (Монтедземоло) говорил об эмоциях, которые вызывает церемония презентации Ferrari. Ты в этой команде уже много лет. Что на тебя производит самое большое впечатление, когда ты видишь Ferrari?

«Ну, я имел удовольствие видеть эту машину уже вчера вечером, и это нечто необычное, ни с чем не сравнимое. Но сегодня невозможно забыть о кончине Джанни Аньелли, это ощущается во всём: никаких шумных восторгов, наоборот, эмоции слегка приглушены в знак уважения. Я горд тем, что близко знал Джанни Аньелли. Мы работали вместе, и я пользовался его поддержкой».

Ты видел машину. Насколько реально бороться за победу в чемпионате за рулем этой машины?

«Бессмысленно сейчас задаваться подобным вопросом. Мы начнем сезон со старой машиной — а это отличная машина, — с первых гонок мы сможем заработать важные очки. Потом подоспеет новая машина и, надеюсь, позволит нам сделать новый шаг вперед. Вы могли заметить (по предсезонным тестам), что результаты стали плотнее, чем многие себе представляли. Можно ожидать, что в любой момент подтянется McLaren с Mercedes и новой машиной, так что очень важно поработать как следует, чтобы иметь возможность по-прежнему бороться за первые места».

Ты в шаге от преодоления рекорда Фанхио. Жан Тодт был очень дипломатичен, когда мы спросили его об этом. Ты можешь побить вообще все рекорды. Иногда ты говоришь, что это не имеет для тебя значения, иногда — что это очень важно. Что ты на самом деле думаешь об этом?

«Это не является для меня самоцелью, но я чувствую, что могу побить этот рекорд. Для меня намного важнее продемонстрировать уважение команде и результатами ответить на их напряженную работу».

И ты совсем не задумываешься об этом, даже когда остаешься один?

«Я горжусь тем, что мне удалось достичь, но если вы думаете, что я делаю подобные сравнения, то это не так!»

Я задавал вопросы, совершенно не желая задеть Михаэля. Мне действительно хотелось знать ответы, ведь он настолько предан Большим Призам и близок к тому, чтобы стать самым

успешным гонщиком в истории чемпионатов мира. И поверить в то, что Шумахер, о котором говорят, что он каждую минуту, каждый рабочий день думает о машине, о команде, гонке и мире Больших Призов, совершенно не мечтает стать лучшим гонщиком мира?

Я был так озадачен, что мы несколько мгновений смотрели друг на друга, словно играя в игру кто моргнет первым, пока кто-то не задал другой вопрос

Что ты думаешь о квалификациях?

«Квалификации станут увлекательными и, думаю, позабавят публику. Наверняка не обойдется без неожиданностей, потому что люди будут совершать ошибки. В том, что касается изменений, которые произойдут, начиная с Сильверстоуна… что ж, мне они не совсем по душе, потому что мне нравится электроника и возможности, которые она дает. Она позволяет довести управление машиной почти до совершенства, не разбрасываясь на компромиссы, с которыми приходится считаться в отсутствие электроники. В этом смысле я переменам не рад, но, с другой стороны, все мы в равных условиях, а значит, все в порядке. Как я понимаю, в выгоде от этого окажутся команды поменьше, которые получат возможность побороться за очки. Для топ-команд вряд ли что-то изменится».

Такой ответ только усилил мое удивление, ведь Михаэль с такой охотой пускался в рассуждения по вопросам безопасности, касаясь, в частности, квалификации, но совсем не желал делиться своими мыслями о чемпионате.

Как ты считаешь, изменения, которые вступят в силу в Сильверстоуне, помогут отделить мужей от мальчиков — в смысле, покажут, кто хороший гонщик, а кто не очень? Считаешь ли ты, что это может повысить вероятность твоей победы в чемпионате?

«Нет. Определенно нет. Я не согласен с таким взглядом на вещи. Никаких принципиальных изменений это не принесет. Единственными, для кого это что-то изменит, будут молодые гонщики, которые сейчас без каких-либо затруднений прыгают за руль Формулы 1 и едут, как минимум, в приличном темпе. Сейчас есть возможность строить безопасные машины, можно так настроить систему тракшн-контроля, что она позволит

ехать, может, не очень быстро, но без проблем. Если эту систему убрать, то, мне кажется, уровень опасности возрастет, потому что в дождь тракшн-контроль может здорово помочь удерживать машину на трассе, особенно в следующем сезоне, когда у нас будет единая шина».

Ты предпочел бы более плотную борьбу, чем в прошлом году, или ты не устал выигрывать гонки, как раньше?

«Нет, не устал. Была пара гонок без особого соперничества, но я рад и таким победам. Я провожу в Формуле 1 уже 12-й сезон, и если на 12 лет выпадает один такой, как в прошлом году, почему бы этим не воспользоваться?»

Каково тебе слышать, как другим гонщикам говорят: нужно работать, как Михаэль Шумахер, не жалея времени, постоянно звонить на базу, больше отдаваться делу, лучше готовить себя к гонкам и так далее?

«Думаю, это создает проблемы тем, кому говорят такие вещи — им все это, видимо, снится даже по ночам! Помогает это или нет, не знаю…» (смех)

Что ты думаешь о намерении сделать радиопереговоры между командой и гонщиком открытыми, как в Америке, в ChampCar?

«Мы не в Америке и это не ChampCar. Кроме того, не думаю, что эти переговоры так уж интересны. Возьмите Ральфа — он почти не говорит по радио. Возвращается, снимает шлем и уединяется со своим инженером, потому что не хочет, чтобы его слышали. Да в общем-то никто из нас не желает, чтобы его подслушивали и имели доступ к важной информации».

Дал ли Ральф хоть какой-то намек на то, как он чувствует себя в новом Williams?

«Ральф нем как скала (легкая улыбка). Нет, он ничего не говорил».

Считаешь ли ты Рубенса своим главным соперником в этом году, или ситуация в предстоящем чемпионате будет более сложная?

«Многое зависит от того, в какой форме будет McLaren. Если они окажутся рядом с нами, тогда это будут гонщики McLaren и Рубенс. Рубенс наверняка будет серьезным соперником. Мы же видели на предсезонных тестах и в прошлом году, что это чертовски быстрый гонщик. Мне будет непросто оставаться впереди».

Насколько тебя заботит проблема зрелищности в Формуле 1? Люди хотят видеть соперничество, гонку!

«Говорят, в некоторых странах интерес к Формуле 1 снижается. В чем причина — в том ли, что это якобы не очень хорошее зрелище (хотя я не вижу особых отличий от того, что было, скажем, в девяносто восьмом году и других сезонах), я не знаю. Есть и другие страны, где интерес возрос. Понятно, что некоторые нововведения преследуют своей целью повышение зрелищности, и, на мой взгляд, эти меры достигли цели. Насколько стабилен этот результат, зависит от уровня соперничества, то есть от других команд. Если они будут качественно делать свое дело, нас постоянно ждут интересные гонки. Если нет — то лишь иногда».

Но твоим приоритетом остается победа в чемпионате? Чем легче — тем лучше?

«Именно это я и собираюсь сделать!»

Изменилась ли твоя мотивация с тех пор, как ты пришел в эти гонки?

«Нет! (смеется) Жарко здесь!»

Могу я задать тебе короткий вопрос?

«Вам повезло, что не нужно надевать гоночный комбинезон!»

…со всеми этими логотипами…

«Точно!» (смех)

Будешь ли ты разочарован, если достигнешь меньшего, чем в прошлом году?

«Нет. Я не рассчитывал на такие результаты в прошлом году».

То есть ты не был бы разочарован?

(мягко) «Нет».

Но ты еще многого можешь достичь!

«Мне важно достичь победы в чемпионате, а когда это произойдет, в последней гонке или в середине сезона, — что ж, комфортнее, когда это происходит раньше, но задача в любом случае одна и та же».

Шумахер опробовал машину во Фьорано 11 февраля, проехал 78 кругов и заявил, что он доволен. Новинка должна была впервые появиться на трассах чемпионата в Имоле на четвертом этапе.

Составы ведущих команд:

BAR: Вильнёв, Баттон

Ferrari: Шумахер, Баррикелло

McLaren: Култард, Райкконен
Renault: Трулли, Алонсо
Williams: Монтойя, Р. Шумахер

Австралия сложилась неудачно, хотя Михаэль и завоевал поул. Судя по всему, в Ferrari ошиблись с выбором шин (погода все время менялась), и Шумахер повредил машину, слишком жестко наскочив на поребрик в борьбе с Райкконеном. Финишировал он четвертым. Пошли разговоры, не стоит ли привезти новую машину уже в Малайзию. Браун их пресек, сказав, что австралийская гонка так же неудачно сложилась бы и в случае, если бы они ехали на новых шасси.

В Малайзии Михаэль прошел квалификацию третьим, а гонку закончил шестым, отстав на круг. «Тяжелая была гонка, неудачный старт. Я ошибся и задел Ярно (Трулли) — должен принести ему свои извинения. Это был определяющий момент».

Столкновение произошло во втором повороте и «стало для меня неожиданностью. Но я и не ожидал, что сумею побороться за очки после штрафного проезда по пит-лейн. Так что, учитывая все обстоятельства, я вполне удовлетворен».

В Бразилии он квалифицировался седьмым, но в гонке, проходившей под дождем, уплыл с трассы и разбил машину. Интересно, что после этого он сказал: «Отставание в личном зачете (Райкконен — 26 очков. Шумахер — 8) не так велико, учитывая, что впереди еще 13 гонок. Нет причин волноваться». К этому он добавил: «Я впервые с Хоккенхайма-2001 не доехал до финиша». Все верно — спасибо надежности Ferrari и умению Шумахера избегать неприятностей.

В Имолу F-2003 не привезли. Хуже того, завоевав поул, Михаэль вынужден был вместе с Ральфом лететь домой — скончалась их мать. Братья вернулись на трассу утром в воскресенье. Гонку Шумахер выиграл. Ральф финишировал четвертым, Жан Тодт по этому поводу сказал: «Это особенная победа, Михаэль еще раз доказал, даже тем, кто не хочет этого признавать, что он — необычный человек. Несмотря на свое горе, он хотел принять участие в гонке ради команды и вышел на старт, чтобы победить. Поднимаясь на подиум, он хотел отблагодарить всю команду, всех болельщиков, которые любят его так же, как мы. Пройдя с командой через многие испытания, он очень ценит ее поддержку. Именно в такие моменты становятся понятны те ценности, которым следует команда. На подиуме мы видели слезы Михаэля, и от мыслей о том, чего стоила ему эта победа (первая в сезоне), да просто старт в гонке, становилось не по себе. Волевой человек, он сумел собраться в нужный момент и сделать результат, но, как только все это

осталось позади, чувства захлестнули его».

Где-то в эти же дни немецкий телеканал ZDF вместе с BBC начал подготовку серии программ о самых знаменитых немцах (BBC уже сделала такую серию о британцах). Публике не разрешили голосовать за Гитлера и нацистов. Сопротивление встретили и восточногерманские лидеры из-за их приказа стрелять на поражение в тех, кто пытался пересечь границу с Западной Германией и Берлинскую стену. По мнению ведущих британских газет, верх над политиками должны были взять звезды спорта — Франц Беккенбауэр, Борис Беккер, Штеффи Граф, Шумахер, тогда как менее уважаемая пресса не отказала себе в удовольствии опубликовать фотографии супермодели Клаудии Шиффер, совсем забыв о таких гигантах, как Эйнштейн или Маркс. Результаты опроса было обещано опубликовать в ноябре.

Шумахер получил F-2003 в Испании, завоевал на нем поул и выиграл гонку. Затем повторил этот успех в Австрии, несмотря на пожар во время пит-стопа: «Я видел огонь. Возможно, кто-то из механиков решил, что я замерз, и хотел меня согреть! Но команда отлично справилась с этой ситуацией, оперативно подключив к ее решению огнетушители».

Райкконен по-прежнему лидировал в чемпионате, заработав 40 очков, но у Шумахера было уже 38, а у Баррикелло 26. Интерес к гонкам Гран-при вновь начал расти, и Монако внесло в это свой вклад: победил Монтойя (уже пятый победитель в семи гонках), тогда как Михаэль, стартовав пятым, финишировал третьим.

9 июня в паузе между этапами в Монако и Канаде Ferrari заявила, что ее ключевые фигуры, Тодт, Браун, Мартинелли, Берн, главный конструктор отдела моторов Жиль Симон и Шумахер останутся в команде до конца 2006 года. Предполагалось, что Михаэль будет гоняться до этого срока (а не работать послом команды, ее советником или кем-то еще вроде этого).

В Канаде он стартовал третьим и победил, несмотря на опасения за работу тормозов: «Приходилось действовать осторожно, и для начала я постарался не слишком гнать. По-настоящему я атаковал только накануне своего третьего пит-стопа». Тодт назвал эту гонку «невероятной». На финиш Михаэль привел за собой целый караван соперников, ни один из которых так и не смог атаковать.

На Нюрбургринге на Гран-при Европы Шумахер поделил первый ряд с обладателем поула Райкконеном и финишировал пятым после «эпизода», когда Монтойя вынес его в шпильке на 43-м круге. Михаэль назвал «столкновение» «обычным гоночным происшествием. Монтойя был быстрее меня, пытался пройти,

оставив достаточно места. Быть может, не помешало бы оставить побольше, но претензий к Хуану-Пабло у меня нет». Волну пересудов после гонки породила помощь маршалов, вытолкавших F-2003 из гравия, в котором она увязли задними колесами.

Победил Ральф, и положение в личном зачете стало таким: Шумахер — 58 очков. Райкконен — 51, Ральф — 43, Монтойя и Алонсо — по 39.

Новый регламент в сочетании с усилившимися Williams и McLaren изменил все! А ведь всего год назад Шумахер отправлялся во Францию, ведя в счете перед ближайшим соперником (Баррикелло) 86:32, чтобы вернуться оттуда чемпионом мира!

На сей раз Францию взял его брат Ральф (Михаэль был третьим), а победу в Сильверстоуне вырвал Баррикелло (Шумахер финишировал четвертым). Напоминание о Хоккенхайме-2000: Баррикелло выиграл гонку, порядок которой сломал появившийся на трассе человек. Священник Нил Хоран бежал по ангарной прямой навстречу движущимся машинам с плакатами, призывающими славить Господа. За пять этапов до окончания чемпионата положение выглядело так: Шумахер — 69 очков, Райкконен — 62, Монтойя — 55, Ральф — 53, Баррикелло — 49. В Германии Шумахер шел вторым, когда за пять кругов до финиша спустило заднее левое колесо. Победил Монтойя, набравший великолепную форму.

Трудности продолжались. В Венгрии в квалификации Михаэль был только восьмым, испытав массу проблем и в гонке, которая принесла Фернандо Алоинсо первую победу в Формуле 1. Шумахер финишировал восьмым, в круге от победителя. Большую часть гонки он провел, «застряв позади медленных соперников». Для Ferrari венгерский этап обернулся форменным провалом, потому что и Баррикелло хлебнул лиха, когда после пит-стопа от его машины оторвалось левое заднее колесо.

Положение в чемпионате обострилось до предела: Шумахер — 72 очка, Монтойя — 71, Райкконен — 70. Шумахер сказал лишь, что любит бороться и верит в счастливую звезду своей команды. Это прозвучало не совсем убедительно, потому что в сердцах членов Ferrari уже поселился червячок сомнения, да и Шумахер словно спрашивал сам себя: все ли он делает как надо, пока Монтойя и Райкконен в каждой гонке кружат, словно хищники, в поисках новой жертвы.

До Гран-при Италии было три недели и одна коллективная тестовая сессия. Михаэль включился в работу 2 сентября (30 кругов и лучшее время дня — 1:22.524). Но в этот день серьезно разбился Ральф. Его увезли в больницу, и, хотя ничего серьезного

не нашли, из борьбы за титул он выбыл, как выяснилось позднее.

Между тем испытания набирали обороты. 3 сентября Шумахер проехал 60 кругов (лучший — 1:22.131), затем 79 (1:21,286) и напоследок еще 61. Вот результаты заключительного дня тестов (Марк Жене заменил Ральфа Шумахера):

Шумахер	1:20.730
Баррикелло	1:20.850
Монтойя	1:21.054
Жене	1:21.488
Култард	1:21.546
Райкконен	1:21.710

Эта неделя, проведенная в Монце, позволила Михаэлю поднять тонус, как и надлежало действующему чемпиону мира. Он напомнил, что всего три гонки назад, на Гран-при Великобритании Ferrari был впереди всех, а потому в качествах машины сомнений не возникает. А вот «мы» — он подразумевал под этим и команду, и себя лично — «не все сделали как надо» в Германии или Венгрии. Он был твердо настроен исправить ситуацию в Монце — самой быстрой гонке сезона.

В пятницу лучшее время показал Монтойя, опередивший Баррикелло и Шумахера. Субботняя квалификация стала отражением этого сезона. Кими Райкконен прошел круг четко и точно. На табло значилось 1:21.466.

Кристиано да Матта (Toyota) угрозы лидерам не представлял: 1:22.914, а следом за ним свою попытку выполнял Шумахер. Он выстроил круг, тонко балансируя между предельно узкими траекториями и легкими скольжениями. И первый же сектор (25.995) был заметно лучше, чем у Кими (26.202). Публика взревела в восторге. Шумахер сохранил высокую скорость и на втором секторе (27.793 против 28.021 у Кими) — и также стремительно вышел на финиш. На табло значилось 1:20.963.

Теперь на трассу вышел Рубенс Баррикелло, но его тормоза «слишком сильно нагрелись». Итог 1:21.242. Теперь оставался только Монтойя, вооруженный мощным двигателем BMW. Именно он был самым быстрым в Монце год назад. Первый сектор — 25.992, на три тысячных секунды быстрее, чем у Михаэля. На втором секторе колумбиец прибавил еще: 27.720, на 0.073 лучше, чем у Шумахера. Легкая помарка на последнем секторе стоила ему поула: 1:21.014.

Разницу подсчитать нетрудно. Круг длиной 5.7 километра Михаэль прошел на 0.051 секунды быстрее. «Мы переломили ситуацию, — сказал он, — благодаря напряженной работе каждого члена нашей команды, каждого сотрудника базы. Наш

президент (Монтедземоло) помог нам сосредоточиться на проблемах, которые мы испытывали в предыдущих двух гонках, но здесь мы совершенно не испытывали прессинга. Мы добились улучшения на всех направлениях, а Bridgestone обеспечил нас отличными шинами».

Старт в Монце всегда вызывает особое напряжение, потому что путь от стартового поля к первой шикане невероятно широк и длинен, а сама шикана очень узка даже после того, как ее конфигурация была изменена. На сигнал светофора Михаэль среагировал четко и помчался вперед — Монтойя справа. На торможении он перестарался, зашел в поворот слишком глубоко («Я допустил ошибку»), но даже на такой скорости и в условиях такого прессинга хладнокровно оценил шансы, принимая решение, срезать шикану или нет.

Они вплотную друг за другом подлетели ко второй шикане, где Михаэль сместился чуть внутрь, чтобы закрыть свою траекторию. Монтойя, не задумываясь, пошел в атаку. Ему удалось так ввинтиться в шикану, что Шумахеру пришлось чуть подвинуться. Колумбиец вышел вперед на полкорпуса. Подскочив на поребрике, он дернулся в сторону Шумахера, и этот небольшой снос вернул инициативу Михаэлю. На выходе из связки Шумахер расположил свою машину на середине трассы, и Монтойе ничего не оставалось, как встать ему в хвост.

По словам Михаэля, это был «хороший поединок, жесткий и честный». Монтойя говорил о хорошем старте, о том, что искал шанс для обгона, «но он лучше разогнался. Мы боролись чисто — ни один из нас не мог позволить себе не дойти до финиша». Гонку выиграл Шумахер.

Комментарий Михаэля к этапу был характерным для него: «Это лучший день в моей карьере. Но исход чемпионата (Шумахер — 82 очка, Монтойя — 79, Райкконен — 75) по-прежнему неясен. Мы прибавили, мы продолжаем прибавлять. Мотористы поработали на славу, и это поможет нам в оставшихся двух гонках».

По пути в Индианаполис Михаэль вместе с Коринкой на денек заехал в Лас-Вегас. «Нас пригласили на представление, и все прошло очень здорово. Меня никто не узнал, за исключением нескольких туристов из Европы». Шумахер поупражнялся на однооруких бандитах, но без особого азарта. Даже ему не удалось победить!

Фаворитом в Индианаполисе считался Монтойя. Он побеждал здесь в гонке Indy-500 в 2000 году и говорил, что чувствует себя на этой трассе как дома. В Америке у него была масса поклонников.

В первой квалификации Михаэль был восьмым. Ему пришлось выезжать на трассу первым: этот порядок определяли итоги гонки в Монце. Шумахер счел такой расклад неудачным, «особенно после дождя, прошедшего утром, трасса была довольно грязная, не хватало сцепления».

На следующий день он занял в квалификации седьмое место и никак не мог понять, что было не так и почему все сложилось так неудачно. Поул завоевал Райкконен, Монтойя был четвертым. Шумахер отнесся к такому раскладу философски: «По крайней мере, седьмая позиция распложена на чистой стороне трассы. Это лучше, чем на грязной. Мои соперники в чемпионате всего в трех местах впереди меня, так что катастрофы не произошло, а если учесть, что поул у Кими, то исход гонки становится даже более непредсказуемым».

Гонка, по словам Тодта, получилась «очень напряженной» — и это еще мягко сказано! Михаэль уверенно ушел со своей позиции и захватил четвертое место, опередив Монтойю. Лидировал Райкконен. Пока все складывалось нормально — а потом Монтойя столкнулся с Баррикелло. Рубенс вылетел с трассы и все для него на этом закончилось: «Мы шли бок о бок. Я посчитал, что оставил ему достаточно места, но он меня толкнул, и я вылетел». В этот момент, добавив неопределенности, пошел дождь.

На четвертом круге Михаэль занимал прежнюю, четвертую позицию, отставая от Кими на 3.8 секунды. Ему удалось проскочить мимо Паниса, Монтойя тоже начал подтягиваться вперед. Дождь становился все сильнее, что было на руку гонщикам, выступавшим на шинах Michelin — французская резина работала на мокрой трассе лучше, чем Bridgestone. Култард проплыл мимо Шумахера, и то же самое вскоре сделали Монтойя и Алонсо. Дождь начал стихать, а затем прекратился совсем, когда стюарды сообщили, что ведут разбирательство по поводу столкновения Монтойи и Баррикелло.

К девятому кругу Шумахер шел шестым, отставая от Райкконена более чем на 11 секунд. На 13-м круге он показал лучшее время в гонке, а у Монтойи неудачно сложился пит-стоп (забарахлила заправочная машина). Снова пошел дождь. На пит-лейне стало тесно — гонщики прибывали сюда один за другим. Шумахер ненадолго вышел в лидеры, но тут же отправился на дозаправку: «Мы хотели оставить шины для сухой трассы, но дождь становился все сильнее, и я решил, что резину надо менять. И, чтобы не затягивать это надолго, я пошел на второй пит-стоп уже на следующем круге».

К этому времени Монтойя был «награжден» штрафным

проездом по пит-лейну — и на чемпионских амбициях колумбийца был поставлен крест. Михаэль продолжал гонку на промежуточных шинах Bridgestone, которые отработали безупречно. Условия на трассе вынудили Райкконена и Алонсо отправиться «переобуваться», а Михаэль начал поход за победой. Он шел седьмым, затем, опередив Култарда, поднялся на шестую позицию. Отставание от лидера составляло 11 секунд. Шумахер прошел Алонсо и Джастина Уилсона (Jaguar). Затем достал Райкконена и прошел его в повороте по внутренней траектории. Он обошел на круг Монтойю, подтянулся к Френтцену — и тут дождь снова прекратился. Когда Шумахер обошел Френтцена, до лидера, Дженсона Батона, было всего 4 секунды. Михаэль быстро отыграл это отставание и на главной прямой прошел британца, сместившись внутрь, где было достаточно сыро, чтобы охладить перегревшиеся шины.

Вскоре после этого машина Баттона вышла из строя, живописно окутав дымом стартовую прямую. Райкконен достал и обошел Френтцена, выбравшись на второе место, он отставал от Михаэля на 18 секунд. Это оставляло вопрос об исходе чемпионата открытым, хотя по очкам Михаэль получал солидное преимущество. Рассчитывать на титул Кими мог только в том случае, если выиграет гонку на Сузуке. А Михаэль останется без призовых очков.

В Японии в первой квалификации Шумахер показал третье время, Райкконен пятое. Михаэлю, как победителю предыдущего этапа, вновь пришлось выполнять свою попытку первым, что ставило его в несколько невыгодное положение, но на сей раз он был «вполне удовлетворен тем, как прошел круг и какой показал результат».

В ход второй квалификации вмешалась погода. Сначала Монтойя показал 1:32.412, за ним Баррикелло прошел круг с результатом 1:31.713. Быстрее бразильца проехать никто уже не смог. Фернандо Алонсо: 1:33.044, пятое время. Когда на свою попытку отправился Райкконен, заморосило, и больше чем 1:33.272 (седьмое время) Кими из своей машины выжать не смог. Шумахер безучастно наблюдал за всем этим, сидя в кокпите своего Ferrari в глубине бокса. Дэвиду Култарду удалось сместить с седьмой позиции Райкконена, а следом за ним настал черед Шумахера отправляться на свою попытку.

Было отлично известно, что в переходных условиях, когда на трассе не сухо и не сыро, Bridgestone работает не лучшим образом. После первого сектора Шумахер уступал результату Баррикелло пропасть — 1.008 секунды! После второго сектора эта пропасть увеличилась вдвое: 2.034. Итог — 1:34.302,

четырнадцатое время. Так низко на стартовом поле Михаэль не стоял со времен Спа-1995! Райкконен, которому предстояло стартовать восьмым, заметил: хорошо уже то, что Шумахер стоит позади него, а не впереди. Сам Михаэль определил условия на трассе как «нестабильные», а сессию назвал «интересной»: «Все знают, что мне по душе вызов, но (улыбка) это был непредсказуемый вызов. Надо будет еще раз оценить положение, но для нас идеальная ситуация, когда в первом ряду есть одна наша машина (Баррикелло)».

Когда погасли огни стартового светофора, Рубенс повел пелетон к первому повороту. Ему удалось удержать лидерство, уходя на дистанцию, а Шумахер к первому повороту одну позицию отыграл. Затем еще одну. Гонка шла в двух самостоятельных измерениях, которые, впрочем, пересекались время от времени. В одном из них Кими необходимо было выйти в лидеры, в другом — Михаэлю подняться на восьмое место. На первом круге Монтойя атаковал Баррикелло, вышел в лидеры и понесся вперед. На втором круге он оторвался от Рубенса на 3.4 секунды, Райкконен в этот момент шел шестым.

Ну а Шумахер задержался на 12-й позиции. Правда, непосредственно перед ним шли Уилсон, Такума Сато (BAR) и Марк Уэббер (Jaguar). Джастина он прошел очень быстро и сел на хвост Сато. На седьмом круге Михаэль предпринял неуверенную попытку пройти Сато в последней шикане, но для полноценной атаки ему не хватало дистанции. Сато начал поворот, и Михаэль ткнулся в задок его BAR. Пришлось ехать в боксы, терять 18 секунд только на замене носового обтекателя. Ситуация в чемпионате для Михаэля резко осложнилась. Он вернулся в гонку 19-м.

Райкконен шел пятым позади Баррикелло, Алонсо и да Матты, уступая лидеру, Монтойе, около 15 секунд. Но у колумбийца отказала гидравлика — и лидером гонки стал Баррикелло. Затем на пит-стоп ушел да Матта — и Райкконен поднялся на третью позицию.

Тем временем Шумахер (18-е место) понемногу отыгрывал свое отставание. Такуме Сато, занимающему восьмую позицию, он пока проигрывал около 40 секунд.

На 11-м круге, когда Баррикелло и Алонсо дружно ушли на дозаправку. Райкконен стал лидером гонки. Шумахер к этому времени поднялся на 16-ю позицию. Затем в боксы отправился Кими. 9.2 секунды на «яме» — это означало, что финн идет с двумя пит-стопами. Баррикелло планировал пройти гонку с тремя…

К 16-му кругу Михаэль вышел на 14-ю позицию. Прямо перед

ним шел Ник Хайдфельд (Sauber), чуть дальше — Ральф. Еще одна попытка атаки в последней шикане (на этот раз подготовленная по всем правилам) — и Шумахер поднялся на 13-е место.

Кими шел четвертым, когда Алонсо неожиданно сбросил скорость и запарковался на обочине (отказ двигателя). Райкконена это выводило на третью позицию. Он шел с полным баком, уступая Баррикелло чуть больше 20 секунд. Между ними держался Дэвид Култард, но он был готов при необходимости уступить свою позицию напарнику.

Шумахер добрался до 11-го места, затем, когда на пит-стоп ушел Уэббер, стал десятым. Перед ним вели поединок Ральф и Сато. Михаэль вплотную подтянулся к брату, но тут для обоих настало время дозаправки, и на трассу они вернулись в том же порядке.

Баррикелло провел свой второй пит-стоп, удержав при этом лидерство, — теперь Райкконен проигрывал ему всего 8 секунд.

Шумахер по-прежнему вел охоту на брата, а тот, в свою очередь, воевал с Панисом (Toyota). Француза они прошли практически разом, в той же шикане, где до этого Михаэль расправился с Хайдфельдом.

Баррикелло увеличил отрыв от Райкконена, который провел свой последний пит-стоп. Шумахер к этому времени поднялся на шестую позицию — и его тоже ждала последняя дозаправка. Затратив на эту операцию всего 7.6 секунды, он вернулся в гонку десятым. Пит-стопы продолжались, и тут Михаэль, наконец, переиграл Ральфа, сумев вклиниться между ним и Кристиано да Маттой. Ральф вошел в раж и пошел в контратаку с такой яростью, что Михаэлю пришлось крестить перед ним траекторию, чтобы удержать младшего позади. Вскоре свой последний пит-стоп провел и Баррикелло.

На 41-м круге Михаэль попытался пройти да Матту на торможении в последней шикане, но недооценил дистанцию и вынужден был тормозить, блокируя колеса и уходя влево — под колеса Ральфу. Несмотря на все усилия, предпринятые младшим братом, ему не удалось избежать столкновения. На машине Ральфа было сломано переднее крыло, и он тут же отправился его менять. Михаэлю пришлось срезать шикану по траве. Вернувшись на трассу, он почувствовал, что задняя шина, в которую ткнулся Ральф, повреждена. Вибрации от заднего колеса были столь сильны, «что на прямых я почти ничего не видел. Были серьезные подозрения на прокол, и я решил попытаться хотя бы довести машину до финиша».

Он шел восьмым, пытаясь атаковать да Матту. Лидировал

Баррикелло. Райкконен проигрывал ему 16.4 секунды. Этот отрыв практически не изменился, когда до финиша осталось пять кругов, но Баррикелло продолжал гнать, поскольку прогнозы сулили дождь и еще за три круга до конца гонки у Рубенса были серьезные опасения, как бы это не испортило ему гонку.

Шумахер сбросил темп и отпустил да Матту вперед. На последнем круге к нему начал подтягиваться Хайдфельд, но Михаэля это уже не беспокоило: Рубенс Баррикелло уверенно вел гонку к победе. Кими шел только вторым.

Финишировав четвертым и, по сути, провалив гонку, Шумахер все же выиграл титул. Пересекая финишный створ, Михаэль прижал свой Ferrari к стенке, отделяющей трассу от пит-лейна, и проехал вплотную с тем местом, где на ограждениях повисли его механики. Обычно в такие моменты он поднимал из кокпита руку, приветствуя успех свой и команды, но на этот раз не стал даже бросать машину вправо-влево в знак торжества. На Сузуке, по словам самого Михаэля, он в этот раз испытал странные ощущения. Правда, к первому повороту легкое оцепенение прошло, и он все же помахал зрителям, а затем покачал головой, словно не веря в исход чемпионата.

Шампанское открыли в боксах. Он присел, повернувшись к телекамере, и рассказал о своих непростых чувствах. Михаэль вспомнил гонку, отрезок за отрезком, подтвердил, что до самого конца не был уверен в ее исходе, и постарался сделать, лишь что он сам обязан был сделать: «Пришлось позаботиться о том, чтобы обеспечить минимально необходимый результат. Я совершенно опустошен, но горжусь тем, чего мы достигли!»

Коринна стояла рядом с боксами и буквально светилась от радости. На ней была кепка с шестью звездочками в честь шести чемпионских титулов Михаэля. По уверениям Коринны, ее супруг ничего не знал о том, что выпущена такая партия бейсболок, иначе он категорически возражал бы, не желая искушать судьбу.

Как вы понимаете, рекорд Фанхио ушел в историю — если позволите мне применить такой оборот. Ну а телеканал ZDF в ноябре объявил об итогах опроса на звание самого знаменитого немца. Первая тройка:

Конрад Аденауэр
Мартин Лютер
Карл Маркс

Михаэль оказался на 26-й строчке. По его же словам, невозможно выиграть все на свете. Некоторые из его гонок вполне опровергли теорию относительности Альберта Эйнштейна (ничто не может двигаться быстрее скорости света), но на это

утверждение старина Эйнштейн наверняка показал бы язык: сам он в списке ZDF занял 10-е место.

Штеффи Граф? 32-я. Беккер? 35-й. Да, и симпатичный, популярный, учтивый Хайнц-Харальд Френтцен — 59-й.

Глава 11. Исключение из правил

Прошло всего пять гонок сезона-2004, и вместо множества блистающих граней у Формулы 1 вновь осталась только одна — Шумахер. Все прочее казалось лишь дополнением. Складывалось впечатление, что рядом проходит какой-то другой чемпионат, лишь по стечению обстоятельств оказавшийся на одной с ним территории. Участники этого чемпионата лишь изредка отмечали ЕГО присутствие, когда им махали синими флагами, предлагая уступить дорогу.

В Австралии в одном круге с Михаэлем гонку закончили лишь пять гонщиков, в Малайзии шесть, столько же в Бахрейне, Имоле и Барселоне. Везде выдерживался этот странный баланс между ним и всеми остальными. Более того, было ощущение, что Михаэль не особенно напрягается, и потому о его истинных возможностях можно только догадываться. Все чаще и чаще бывший напарник Михаэля, а ныне телекомментатор Мартин Брандл повторял: «Давненько нам не доводилось видеть, как он выкладывается в полную силу».

Вот как это выглядит, если суммировать основные итоги первых гонок

Австралия	Поул	Быстрый круг	Победа
Малайзия	Поул	Быстрый круг	Победа
Бахрейн	Поул	Быстрый круг	Победа
Сан-Марино		Быстрый круг	Победа
Испания	Поул	Быстрый круг	Победа

Даже маленькие водовороты скандалов и противостоянии, постоянно сопровождающие Формулу 1, когда Монтойя заявлял о своем намерении разбить Михаэля в пух и прах, когда Монтойя обвинял Шумахера в каких-то некорректных действиях и так далее, даже это уже не имело прежней цены. Михаэль стартовал с поула и побеждал, а когда поул доставался не ему, он жестко прессинговал соперника, пытаясь спровоцировать того на ошибку, если же добиться этого не удавалось, эскортировал его до первого пит-стопа — и бывал таков. Классика: пока они дозаправлялись, Михаэль выдавал кружок-другой в нужном темпе. Если перед ним было свободное пространство, Шумахер запросто мог развивать убийственный темп, достаточный, чтобы после своего пит-стопа удержать лидерство.

Мы не раз отмечали такие моменты по ходу нашего повествования, и все это по-прежнему срабатывало, мало кто мог сравниться с ним в этом искусстве развивать нужный темп по

команде из боксов.

Остаток гонки напоминал одну и ту же сцену, происходящую на скорости под триста, когда малейшие сомнения, неуверенность в себе давно были исключены из меню, но оставались бесстрашие и тонкая, филигранная работа. Атмосфера неизбежности, предопределенности сопровождала все гонки с его участием, и нередко уже кругов за десять до финиша Шумахер сбрасывал темп, спокойно доводил алый Ferrari до финиша, а потом появлялся перед всеми, свежий и веселый, словно и не было никакой борьбы в гонке.

Иногда в середине гонки впору было поинтересоваться, а нет ли у него на приборной панели кнопки «радио», включающей не радиосвязь, а магнитолу, и о чем он ведет свои переговоры с инженером — уж не делает ли заказ на ужин? А может, потягивает себе потихоньку кофе из термоса?

Я, конечно, гиперболизирую, но только чуть-чуть.

С тех пор, как в 1950 году был учрежден чемпионат мира, в его истории бывали сезоны, в которых полностью доминировал один из гонщиков. В 1965 году это был Джим Кларк (Lotus), в 1991-м — Сенна на McLaren Honda, в 1992-м — Найджел Мэнселл, а в 1993-м — Ален Прост на Williams Renault. Но еще никому не удавалось сохранять такое положение год за годом.

В 72 Гран-при, проведенных в период с 2000 по 2004 год, Михаэлю не удалось выиграть только 32. Ничего подобного в былые времена невозможно было даже представить! Он установил планку рекордов на такую высоту, что они обрели такое же абстрактное значение, как его борьба с соперниками. Непревзойденным осталось только одно достижение — 65 поулов Сены, но при таком положении дел и этот рекорд должен был пасть.

В общем, Михаэль достиг того уровня, когда он гонялся для себя, сам с собой и против самого себя. Если кого-то еще интересовала в гонках интрига, то ее практически не осталось. Если же появлялось желание насладиться эстетикой гонок, разобраться, каким образом Михаэлю Шумахеру удается доминировать над соперниками, — вот тут можно было найти много интересного. Каждый круг в исполнении Шумахера служил наглядным подтверждением той истины, что человек не должен быть рабом технологий, наоборот, он должен заставить технологии служить себе. И Шумахер демонстрировал, как это надо делать.

И при этом он оставался абсолютно таким, каким мы знали его все эти годы, и говорил все те же абсолютно предсказуемые вещи, как будто кто-то написал руководство по составлению

ответов и Михаэль старательно его заучил.

К примеру: «Статус героя — не для меня. Мне это совершенно не нужно, меня достает истерия, развернутая вокруг меня».

Или: «Мы — отлично сплоченная команда. Мы много общаемся. За долгие годы команда не приняла ни одного решения, которое я мог бы назвать неудачным для команды, и у команды ни разу не возникало ощущение, что я принимал неудачные решения. Наши мнения почти всегда совпадают. Командой руководят Жан Тодт и Лука ди Монтедземоло, и ни тот ни другой ни разу не просили меня принять какое-то решение за них. Они отлично делают свое дело!»

Составы ведущих команд:

BAR: Баттон, Сато

Ferrari: Шумахер, Баррикелло

McLaren: Култард, Райкконен

Renault: Трулли, Алонсо

Williams: Монтойя, Р. Шумахер

Его узнаваемость превысила все возможные пределы. Михаэль теперь умудрялся быть везде и нигде. Он лидировал в Монако, но в тоннеле под сейфти-каром в него въехал Монтойя. Играючи выиграл Гран-при Европы на Нюрбургринге (семь гонщиков в одном круге), также легко Канаду (три гонщика в одном круге), США (пять гонщиков), Францию (десять). После десяти гонок на счету у Михаэля было 90 очков. У Баррикелло — 68, у Баттона — 48.

Рубенс Баррикелло был в непростой ситуации (условиях, позиции — назовите это как хотите), будучи напарником Михаэля Шумахера. Росс Браун еще в середине 2003 года (в интервью лондонской Observer) так описал его положение: «Проблема Рубенса заключается в том, что он должен превзойти напарника на той же технике. Он знает, что невозможно списать свои неудачи на машину или что-то другое. У Рубенса тяжелейшая работа в Формуле 1, и он справляется с ней блестяще».

Согласно новым правилам начисления очков, вступивших в действие в 2003 году, победа приносила 10 очков, а второе место — 8. Таким образом, уйти в отрыв в личном зачете теперь было труднее, чем при системе 10-6. Если, к примеру, Михаэлю не удастся закончить следующие три гонки, а Баррикелло их выиграет, он выйдет вперед со счетом 98:90. Как видите, новая система не вполне отражала положение Шумахера.

Но Михаэлю это было нипочем. Он выиграл этапы в Великобритании, Германии и Венгрии, то есть одержал победы в 12 из 13 поведенных этапов, а одну, в Монако, упустил только из-за аварии. Фантастический результат! Когда он приехал в Спа,

титул был у него практически в кармане. В пятницу он уступил лучшее время круга Ярно Трулли, объяснив это тем, что неустойчивая погода осложнила ход тренировок. «Если говорить о моей езде, то я немного не справился с подъемом, в пятом повороте меня все время чуть сносило. И думаю, основную массу времени я потерял в последней шикане — мне там не хватало сцепления. Но жаловаться не на кого!»

По этому простому, степенному, бесстрастному высказыванию никак не сделаешь вывода о том, что сейчас решается судьбы чемпионского титула. Просто очередной рядовой этап. Для него, возможно, это так и было.

Гонку выиграл молодой Райкконен, принеся команде McLaren долгожданную победу. На финише Шумахер уступил ему 3.13 секунды. Этого было достаточно для титула! Он еще дальше ушел от достижения Фанхио, да и от всех остальных, кто выходил на старт этапов чемпионата начиная с 1950 года.

Шумахер: «Каждый титул воспринимается по-своему, вызывает у меня различные чувства. Вот этот, к примеру, порадовал тем, что завоеван в Спа, на трассе, которая значит для меня так много. Ну а тот факт, что Ferrari сегодня проводила в чемпионате мира 700-ю гонку, а я победил в чемпионате в седьмой раз, придает нашему успеху особую ценность. Я очень горжусь тем, что добился результатов с такой потрясающей командой. Она так здорово работает: только посмотрите, как вернули в гонку Рубенса (Баррикелло попал в аварию на старте и вынужден был заехать на пит-лейн). По сути, это Рубенс провел сегодня великолепную гонку (и занял третье место). Вот что делает нашу команду сильной! Конечно, я предпочел бы отметить свой титул победой, но это было невозможно. Сегодня победа досталась лучшему, но я вполне удовлетворен и тем, чего добился сам. У любого из нас троих есть что отпраздновать. В гонке мне не удавалось довести шины до нужной температуры и давления, когда мы ехали за сейфти-каром, но меня это не удивило, ведь сегодня довольно холодно».

Холодно? Быть может, это больше относится к самому Шумахеру, чем к погоде. И если вы внимательно читали приведенные выше слова, то не могли не заметить, что смысл этой речи, как сказали бы деловые люди, состоял в том, чтобы показать, что обсуждать-то собственно и нечего, все ясно и так. Это был наглядный образец предельно взвешенного высказывания человека, точно выбирающего слова, четко контролирующего самого себя. Они отражали, скорее, некий образ, за которым, в сущности, ничего нет.

Календарь чемпионата в этом году был расширен до 18

гонок, что давало Михаэлю возможность побить еще один рекорд, по иронии судьбы — его собственный. 144 очка за сезон, установленный в 2002 году. Покидая Спа, Шумахер увозил 128 очков, а провести оставалось еще 4 этапа. В Монце он финишировал вторым, но в Шанхае проехал непривычно сдержанно, даже неуверенно. Шанхай впервые принимал у себя Формулу 1. В квалификации Михаэль допустил ошибку и оказался в гравийной ловушке. Стартовав с конца поля, он добрался до шестой позиции, но его ждали столкновение, затем разворот, затем прокол. Итог — 12-е место в круге от победителя.

Затем Шумахер победил в Японии и седьмым финишировал в Бразилии, где вновь побывал за пределами трассы в квалификации и потому стартовал из четвертого ряда. В итоге он закончил сезон, заработав 148 очков. Баррикелло, словно подтверждая выдающиеся качества Ferrari, занял в чемпионате второе место, заработав 114 очков.

Можно сколько угодно спорить о значимости рекордов для автоспорта, ведь по всем направлениям и по их сумме — команды, гонщики, очки, трассы, моторы и так далее, и так далее — они достаточно условны. Но есть несколько рекордов, которые по-настоящему в цене. Самый главный — количество чемпионских титулов. Затем — число побед в гонках, количество заработанных очков — я ставлю это достижение на третье место, потому что первые два имеют абсолютное значение, тогда как система начисления очков не раз менялась с 1950 года. Вот почему трудно делать прямые сравнения, не оговаривая разных условий, с учетом которых эти сравнения делаются.

Рекорд по количеству поулов я ставлю на четвертое место, далее количество быстрых кругов, количество кругов, проведенных на позиции лидера, и все на этом. По окончании сезона-2004 Шумахер во всех этих зачетах намного опережал своих соперников, исключая только один рекорд. Он 63 раза стартовал с поул-позиций, тогда как Айртон Сенна — 65.

Можно и нужно рассуждать о роли машины. Да, Ferrari последних лет были шедеврами, но создавались они отнюдь не без участия Шумахера. Да, многие соперники переживали спад, но не винить же в этом Михаэля!

А как оценить пять чемпионских титулов подряд? Сколько их должно быть, чтобы, наконец, успокоиться? Непростые вопросы — мы поговорим о них в заключительной главе. С точки зрения статистики единственный гонщик, с которым можно было бы сравнить Михаэля Шумахера, — сам Михаэль Шумахер. Но это вызывает новые вопросы. Сохранят ли он и Ferrari доминирующее положение и в 2005 году? И если это произойдет, то не приведет

ли к закату гонок Гран-при? Целое поколение гонщиков Формулы 1, включая Райкконена, Алонсо, Монтойю, Баттона, Уэббера, не только не знало другого чемпиона мира, но и не имело реального шанса бросить вызов Михаэлю Шумахеру и его бесподобному Ferrari. Царствование Шумахера было столь безраздельным, что в 2004 году во всех гонках этого сезона, исключая разве что три последние, на трассе был только один чемпион мира. Все предыдущие (исключая Жака Вильнёва, который появился в этих последних трех гонках в составе Renault) давным-давно закончили карьеру.

Для сравнения:

1974 год: в пелетоне три чемпиона, Грэм Хилл (1962 и 1968), Денни Хьюм (1967) и Эмерсон Фиттипальди (1972);

1984 год: Ники Лауда (1975,1977), Нельсон Пике (1981,1983) и Кейо Росберг (1982);

1994 год: Айртон Сенна (1988,1990, 1991) и Найджел Мэнселл (1992).

Все эти расклады поясняют, почему сезон-2005 «очень нас огорчил и вынудил поискать достойный ответ». Были проблемы с аэродинамикой новой машины, еще одной проблемой стали шины Bridgestone, потому что из ведущих команд их использовала только Ferrari, а потому, по словам Брауна, «не с кем было сравнивать результаты». У Michelin, с которой сотрудничали Renault, McLaren, Williams, Toyota и BAR, такой проблемы не было. При этом можно не сомневаться в том, что Шумахер выкладывается на сто процентов.

Он приступил к тестам в Барселоне 18 января за рулем F2004, накрутил 104 круга (дистанция Гран-при Испании всего 66), добавив к ним на следующие день еще 126. В конце января он вернулся на каталонскую трассу, чтобы продолжить работу с Bridgestone, затем перебрался в Валенсию, а оттуда в Херес, прежде чем предстать перед прессой на презентации F-2005, которая состоялась 29 февраля.

Составы ведущих команд:

BAR: Баттон, Сато

Ferrari: Шумахер, Баррикелло

McLaren: Райкконен, Монтойя

Renault: Алонсо, Физикелла

Williams: Уэббер, Хайдфельд

В Австралию Ferrari повезла старую машину, но квалификация, проходившая в переменчивую погоду, превратилась в лотерею — и Шумахеру достался несчастливый билет. Его выпустили на дождевой резине. Шумахер начал гонку с 19-го места, добрался до 7-го, и тут произошло столкновение с

Ником Хайдфельдом. Как сказал Шумахер: «Я ясно дал понять, что буду защищать свою позицию!»

Гонку выиграл обладатель поула Джанкарло Физикелла, далее финишировали Баррикелло и Алонсо: Renault оказался быстрой и надежной машиной. Алонсо подтвердил это, победив в Малайзии (Шумахер финишировал седьмым: «Просто мы на данный момент проигрываем на нескольких направлениях») и в Бахрейне (Шумахер сошел из-за отказа гидравлики на новой F-2005). Баланс: Алонсо — 26 очков, Шумахер — 2. О безраздельном царствовании Михаэля говорить больше не приходилось.

В первый день тренировок в Имоле Шумахер сказал: «Мы выглядим неплохо в сравнении с соперниками». В первой сессии он был четвертым, шестым во второй, но квалифицировался только 14-м. Во второй части квалификации он ошибся в «Ривацце»: «Я тормозил на кочке с полностью заправленным баком и заблокировал колеса». До этого, после первой попыткики, он считал, что возможна «борьба за победу». Действительно, заправленный под завязку, он пересидел на трассе всех своих соперников, вышел на второе место и навалился на Фернандо Алонсо. Временами казалось, что Ferrari и Renault сливались в одну цветную точку, настолько близкой была погоня. Испанец понимал, что в чистой скорости преследователь его превосходит, и выдавал потрясающую оборону. Гонку выиграл Алонсо, но Шумахер выложился до конца и финишировал вторым, проиграв на финише всего 0.215 секунды.

> «В какой-то степени я доволен такой гонкой. После ошибки в квалификации этот день можно считать для нас очень удачным. Я завоевал второе место, и это результат безупречной работы всех, инженеров, испытателей, Луки Бадоера, Марка Жене (тест-пилоты Ferrari), всех остальных, кто основательно потрудился после предыдущей гонки. И огромное спасибо Bridgestone, усилия которых на этом этапе стали лишь первым шагом, и многое еще впереди. Мы тоже еще должны прибавить, так что мы по-прежнему в игре».

Это было не так, что со всей очевидностью показала Барселона. Восьмое место в квалификации («неплохо»), а по ходу гонки, применив все свое мастерство, Шумахер поднялся на третье место, но два подряд прокола лишили его малейших шансов на успех. Он «почувствовал, что машина начала терять баланс, потом вдруг потеряла давление шина. Затем, после замены задних шин, то же самое повторилось вновь. Это странно,

ведь спускала одна и та же шина, со второй все было в порядке. Нужно с этим разобраться до того, как мы поедем в Монако».

Вы, возможно, думаете, что Монако встретило его с распростертыми объятиями, ведь здесь недостатки машины можно компенсировать за счет точности и водительского мастерства? Но уже на тренировках возникли вибрации, и в квалификации Михаэлю явно не хватало скорости. Он вновь заговорил о необходимости засучить рукава, чтобы подтянуться. В гонке Шумахер шел в середине пелетона и финишировал седьмым, предприняв под занавес два жестких обгона против Баррикелло и Ральфа. Это вызвало неприятный обмен мнениями после гонки, и на время мы словно попали в недобрые старые времена, когда исход гонок и чемпионатов решался на площади Согласия в Париже.

Рубенса он обходил в традиционном для обгонов месте — шикане после тоннеля. Баррикелло говорил, что он и не думал уступать Шумахеру место, но на самом деле оставил открытой внутреннюю траекторию, и Шумахер на полном ходу сунулся в эту щель. Баррикелло начал поворот в Шумахера, но заметил его и нехотя остался на внешней траектории. Михаэль сказал, что не усмотрел в этом маневре особого риска, и добавил, что «все мы здесь для того, чтобы сражаться».

Ответ Баррикелло: «Он обогнал меня в месте, где не должен был обгонять. Мне пришлось уйти в сторону, иначе мы наверняка столкнулись бы. Если бы такой маневр попытался совершить я, мы бы точно столкнулись. Я поговорил об этом с Михаэлем и Жаном Тодтом, но все осталось без изменений. Несколько лет назад я бы смолчал, но сейчас…»

На выходе из самого последнего поворота гонки Михаэль жестко атаковал своего брата Ральфа, который явно не ожидал его атаки, и едва не размазал его по стенке. Его впечатления после гонки: «Миллиметр в сторону — и один из нас остался бы там мертвым. Он сумасшедший! Нужно включать мозг, прежде чем предпринимать такую атаку. Мне пришлось уворачиваться».

Райкконен пересек линию финиша на 37 секунд раньше Шумахера и одержал победу, но для Михаэля это не имело особого значения. В этом смысле он был похож на Сенну: либо ты ведешь борьбу за победу, находясь в первых рядах, либо сводишь к минимуму потери и берешь максимум того, что можешь взять в сложившихся обстоятельствах, чего бы это ни стоило. Возможно, это и есть лучшая характеристика для истинного гонщика: он ведет борьбу до последнего метра, даже когда не имеет ни малейших шансов на победу. Странно другое: то, что Рубенс и Ральф были удивлены.

Райкконен шел к победе на Нюрбургринге (Гран-при Европы), несмотря на жесткие вибрации на переднем колесе, и это стоило ему живописного вылета под занавес гонки, когда на торможении перед первым поворотом лопнула, не выдержав перегрузки, подвеска. Победа досталась Алонсо. Шумахер к этому времени смирился с тем, что на Ferrari он не может бороться за поул в квалификации, но не желал признавать того же в гонках. Он финишировал пятым и сказал, что перед стартом ожидал такого результата: «Темп был не так высок, как обычно. Мы знаем, что нужно делать, а именно работать с полной отдачей по доводке машины на всех направлениях».

В Канаде блеснул луч надежды, что было несколько неожиданно, ведь уже после первой тренировки Михаэль признавал: «Мы выглядим здесь не очень…» Тем не менее, он показал второе время в квалификации, вклинившись между Баттоном и Алонсо, и неплохо шел в гонке, удержавшись в секунде с небольшим от победителя, Райкконена. Финн, очевидно, мог идти быстрее, но для Шумахера Канада стала повторением лучшего результата в сезоне. Баррикелло закончил гонку третьим, несмотря на старт с пит-лейна… «Таким результатом мы можем быть довольны».

Гран-при Соединенных Штатов не принес удовольствия никому. Гонка превратилась в фарс. В пятницу потерпел аварию Ральф Шумахер. Его Toyota жестко приложилась к стенке на выходе из 13-го поворота: шина Michelin не выдержала скоростной нагрузки. Поговаривали, что в команде увлеклись экспериментами с низким давлением в резине. Однако французские шинники не смогли дать гарантий, что такое-де не произойдет в гонке, и призвали своих клиентов не стартовать, если скоростной бэнкинг не будет разрезан медленной шиканой. В конце концов, на старт вышли только шесть гонщиков, которых обслуживал Bridgestone, и Шумахер «выиграл» эту гонку, опередив Баррикелло, а также двух гонщиков Jordan, отставших на круг, и пару гонщиков Minardi, отставших на два круга. Даже в этих условиях гонщики Ferrari едва избежали столкновения в одном из эпизодов.

Это была единственная победа Шумахера в текущем сезоне. Она вывела Михаэля на третье место в общем зачете: Алонсо — 59 очков, Райкконен — 37, Шумахер — 34.

Забавно, но Гран-при Франции они закончили в этом же порядке («я сделал, что смог»), но Сильверстоун в силу его характера не дает возможности спрятаться за чужими спинами. Михаэль остался недоволен своим десятым результатом в квалификации и шестым местом в гонке: «Совершенно очевидно,

что у нас сейчас нет скорости».

В Германии он финишировал пятым, стартовав с пятого же места, что означает, по его же словам, что ехал он не очень быстро. Но в Венгрии он завоевал поул — единственный в сезоне, еще на шаг приблизивший его к повторению рекорда Сены, а гонку закончил вторым. Свой круг в квалификации он назвал «хорошим» и выразил «восторг» в связи с победой в квалификации «после стольких трудностей».

Ferrari сообщила о том, что Баррикелло покидает команду по окончании сезона, а его место займет Фелипе Масса, уже десятый напарник Шумахера (после де Чезариса, Пике, Брандла, Патрезе, Лехто, Ферстаппена, Херберта, Ирвайна и Баррикелло).

Райкконен победил в Турции, где Шумахер сошел после удара со стороны Уэббера. Он говорил, что на протяжении всего уик-энда машина вела себя неважно.

В Монце он так старался в пятницу на тренировках, что вылетел с трассы. Седьмой в квалификации, он финишировал десятым. В Спа, когда дождь на любимой трассе подарил было надежду поклонникам Скудерии, на 13-м круге его ударил сзади Сато. Японец получил перчатками по шлему, но Шумахер быстро взял себя в руки: «Любое столкновение всегда некстати, но это некстати вдвойне. Естественно, я не в восторге».

Фернандо Алонсо стал самым молодым чемпионом мира, когда гонку в Бразилии закончил третьим. Результаты Гран-при Японии и Китая для исхода чемпионата уже ничего не решали.

	Лет	Месяцев	Дней
Алонсо	24	1	27
Фитипальди	25	8	29
Шумахер	26	10	10
Лауда	26	6	16

Шумахер, четвертый в гонке, по этому поводу сказал: «Прежде всего, я хочу поздравить Фернандо и его команду с завоеванием титула. Они отлично поработали, и мне в известной степени приятно видеть довольные лица некоторых парней, с которыми я когда-то работал в Benetton. Надеюсь побороться с ними в следующем сезоне».

На Сузуке он в квалификации был 14-м, финишировал седьмым. Шумахер упирался до последнего, но Райкконен и Алонсо прошли его на трассе. Испанец сделал это особенно красиво — по внешнему радиусу скоростного «130R». Слово Михаэлю: «Лучшее, что произошло сегодня, это третье место в Кубке Конструкторов, которое мы обеспечили команде. Результат неплохой, если принять во внимания характеристики нашей машины и сложности уходящего сезона, особенно если

вспомнить, что за десять лет, которые я провел в Ferrari, этот сезон был худшим. Если же говорить о гонке, результатом, в отличие от Бразилии, я недоволен. Мне не удавалось держать темп Renault».

Шанхай поставил в сезоне «символичную» точку, отразив, по мнению Михаэля, характер сезона. Он должен был стартовать шестым, но на формирующем круге бросился под колеса Кристиану Албersу (Minardi): «Я просто прогревал резину и вдруг получил удар». Обе машины были повреждены, а стюарды — недовольны. На 22-м круге Михаэль вылетел с трассы, когда гонка шла в режиме сейфти-кара: «Просто вылетел, потому что шины пришли в полную негодность и сильно остыли. Когда кто-то передо мной затормозил, пришлось тормозить и мне — так и вылетел. Единственный положительный момент заключается в том, что я занял в чемпионате третье место. Теперь, в следующем сезоне, все нужно сделать как надо».

Обычные слова, но другие ему искать было некогда. Впереди был долгий отпуск. Он его заслужил, честно отработав длинный сезон, включавший 19 гонок. Они все его заслужили. Михаэля ждали ближневосточные пляжи, а затем снега норвежских горнолыжных курортов. Сказка!..

15 декабря он прибыл в Херес и проехал на F-2004 68 кругов, работая, как было указано в официальном пресс-релизе, «над совершенствованием мотора в кооперации с Инженерами Shell». На следующий день Михаэль проехал еще 30 кругов на F-2004 и 84 на F-2005. «Я рад снова вернуться за руль и очень доволен этими двумя тестовыми днями в Хересе, которые прошли без малейших проблем. Это демонстрирует, что команда хорошо поработала в последние недели, как и Bridgestone над новыми передними шинами. Жду не дождусь, когда тесты возобновятся вновь. Желаю всем хорошего Рождества и счастья в новом 2006 году!»

Это была концовка потерянного года.

Глава 12. Лучший на все времена

В начале 2006 года Михаэль Шумахер приехал в Мадонна ди Кампильо, на свой любимый альпийский горный курорт, чтобы покататься на лыжах. Ему только что исполнилось 37. На вопрос о своем будущем, который звучал все чаще, Михаэль отвечал так: «Речь не идет о том, чтобы обязательно выигрывать чемпионат, но мы должны быть в такой форме, чтобы бороться за титул. Удовольствие доставляет соперничество. Очень обидно, когда все твои старания не дают ничего. Мне нужно время, чтобы решить, хочу я продолжать или нет. Принимать такие решения мне очень часто помогает Коринна. Мне важны ее советы».

Первые шесть гонок вылились в отличный поединок между Шумахером и Алонсо, представителями двух поколений гонщиков, в поединок, который, впрочем, никто пока не рискнул бы назвать сражением между прошлым и будущим.

Фернандо взял верх в Бахрейне, опередив на финише Михаэля на 1.2 секунды. Шумахер назвал этот результат «великолепным», потому что «если бы кто-то сказал мне зимой, что эта гонка принесет такой результат, я бы ему не поверил». Все еще сказывалось разочарование от предыдущего сезона, который Михаэль и Ferrari закончили третьими в своих зачетах. Поул на первом этапе позволил Михаэлю сравняться с рекордом Сенны.

В Малайзии Renault одержала двойную победу усилиями Джанкарло Физикеллы и Алонсо, лишний раз показав, какую силу обрела эта команда. Шумахер должен был стартовать из второго ряда, но в качестве штрафа за вынужденную замену двигателя был перемещен на 10 позиций назад. Финишировал он шестым — это максимум, что можно было выжать из его машины, — и вместе с Коринной отправился отдыхать перед следующей гонкой в Мельбурне.

В Австралии Михаэль прошел квалификацию 11-м, а из гонки, которую выиграл Алонсо, выбыл. Когда произошла авария, он преследовал Баттона: «Я подтянулся к нему вплотную, и вдруг машина отказалась входить в поворот. Я оказался на траве. Я не мог не атаковать, потому что это было одно из немногих мест на трассе, где возможны обгоны».

Европейская часть сезона начиналась в Имоле. Шумахер взял поул, но по ходу гонки Алонсо был быстрее и подобрался к нему вплотную. Шумахер упирался, а Алонсо терял время. Немец на Bridgestone и испанец на Michelin — может быть, японская резина не выдержала? Алонсо ушел на пит-стоп первым, а Шумахер вдруг словно преобразился! Несколько рекордов круга и, пока

потяжелевший болид Renault отставал, Михаэль успел совершить пит-стоп и вернуться на трассу лидером. На последнем отрезке Алонсо снова уткнулся в хвост алой машины! Прошлогодний сценарий повторился с точностью до наоборот. Теперь Михаэль тормозил раньше, выбирал неоптимальные траектории в поворотах, не давая преследователю атаковать. Плотная борьба победителем из которой вышел Шумахер. Это была его первая боевая победа за полтора года: «Главное было остаться впереди после второго пит-стопа. Обгонять на этой трассе почти невозможно, если только твой соперник не допустит ошибку. Опираясь на мой опыт, я знал, что должен удержать Алонсо позади, но при этом держать свой темп — не гнать во весь опор. И мне это удалось». Начиная с этого дня, добавил Михаэль, команда будет выступать, как всегда, сильно.

Подтверждение последовало уже на следующем этапе — Гран-при Европы, где Михаэль вновь переиграл Алонсо. «Мы вернулись! Шасси, мотор, шины и топливо — все работает великолепно».

Но в Испании Алонсо вернул Михаэлю должок, оторвавшись от него к финишу на 18.5 секунды. Все решилось на первом отрезке гонки: «Фернандо сумел обеспечить хороший запас просто потому, что я не мог держать его темп».

54 очка у Алонсо, 39 у Шумахера, и, что важнее, Фернандо показал, что может соперничать с Михаэлем и в психологической готовности, и в тактическом мастерстве, и в умении контролировать поведение машины, а также по части невозмутимости. В одном врезавшемся в память радиообмене между Алонсо и его инженером (этот обмен попал на телеэкраны) Фернандо сообщили, что команда чувствует себя очень спокойно, на что он бесстрастно ответил, что он и сам чувствует себя спокойно. Точнее, расслабленно — что-то вроде этого произнес испанец. Кстати, в этот момент он лидировал.

На глазах у Шумахера сменилось два поколения гонщиков, но Алонсо стал первым, кто оказался способен переигрывать Михаэля в ситуации, когда оба располагали отличными машинами. Что важнее, даже не располагая опытом Михаэля, Алонсо сравнялся с ним в способности максимально использовать каждую мелочь в свою пользу. Возможно, это и спровоцировало то, что произошло дальше.

В Монако в одной из тренировок Михаэль был четвертым, в другой пятнадцатым. «Ситуация складывается не лучшим образом». В субботу в квалификации он показал время, достаточное для промежуточного поула, но за несколько десятков секунд до истечения времени отправился на трассу вновь. Где-то

в лабиринте улиц Монте-Карло вслед за Михаэлем шел на результат Марк Уэббер, а за ним еще быстрее — Фернандо Алонсо. Результат, показанный Шумахером, оказался под угрозой, а ценность поул-позиции в Монако не подлежит сомнению. Помимо очевидных преимуществ, поул на этой трассе сам по себе дает психологическое превосходство над соперниками.

Михаэль быстро прошел первый сектор, неважно — второй (уступив 0.8 секунды) и потерял шансы улучшить свой результат. Он приближался к повороту «Раскасс» на последнем отрезке трассы, и внешне все было нормально. Обгонять здесь невозможно, но любой гонщик Формулы 1 знает, что здесь надо аккуратно заправить машину в правый поворот и чуть разогнаться к следующему, который выводит на финишную прямую. С тем чтобы заправить в этот вираж машину, никогда не возникало проблем — они с таким расчетом и настроены, чтобы без затруднений проходить подобные повороты. Вывернутые до предела колеса вообще не оставляли вариантов. Годами в этом месте не случалось ничего особенного, кроме того, что гонщики поворачивали направо и уносились вверх, к следующему повороту.

На этот раз все было иначе. На подходе к «Раскасс» Шумахер должен был аккуратно проехать вдоль отбойника из стальных рельсов и выставить свой Ferrari так, чтобы он четко вошел в поворот. Начав торможение, нужно было провести машину чуть дальше, чтобы одним движением руля направить ее на апекс на выходе из «Раскасс». Вместо этого Михаэль дернул руль чуть влево, уводя машину с оптимальной траектории.

Это было нечто чрезвычайное. На кадрах, снятых с вертолета, четко видно: Шумахер двигался совсем не по той траектории, которую вычерчивал тут бесчисленное количество раз, начиная с 1992 года.

Шумахер подправил машину, резко дернув руль вправо, и затормозил настолько резко, что из-под правого колеса показался дымок. Машина продолжала движение прямо по направлению к отбойнику, контакта с которым он теперь пытался избежать. Ему удалось остановиться в нужном направлении — левое колесо у самого отбойника. Попросту говоря, он запарковал там машину. Как позднее заметил один из стюардов гонки, Хоакин Вердегай, если бы Шумахер «разбил свою машину, мы, возможно, посчитали бы это происшествие следствием ошибки. Но потому, как он действовал, как парковал ее там, нам было очевидно, что он действовал преднамеренно».

В зоне происшествия появились желтые флаги, и Алонсо не

смог чисто закончить свою попытку. Все это вызвало настоящую бурю, хотя Шумахер пытался оправдываться, будто он «даже не знал, где идет испанец, потому что мне никто не сказал этого по радио».

Мнения по поводу этого происшествия разделились. Одни, как Кейо Росберг, прямо говорили, что в исполнении Шумахера имело место обдуманное, грязное жульничество.

Мартин Брандл опубликовал в Sunday Times длинную эмоциональную статью, прозвучавшую просто как крик души. Вот некоторые выдержки.

> «Мы знаем, что в том месте он тормозил примерно вдвое интенсивнее, чем на круге, принесшем ему поул. Но проблема в том, что его машина напичкана устройствами, призванными гарантировать, что она будет просто приклеена к трассе. Он изобразил левое движение рулем, пытаясь убедить нас в том, что имело место «происшествие». Затем мотор заглох после нескольких демонстративных жестов, выглядевших как плохая актерская игра. И в довершение ко всему, хотите верьте, хотите нет, но коробку заклинило на включенной передаче. «Сожалею, что испортил круг Алонсо, не знал, что он на трассе», — сказал он».

И еще:

> «Самое обидное заключается в том, что Шумахер слишком хороший гонщик, чтобы прибегать к подобным трюкам. Я восхищаюсь его водительским мастерством, его техникой, отвагой, его умением сплачивать вокруг себя команду в тысячу человек.
>
> Прошу тебя, Михаэль, мой старый напарник, просто встань и скажи: «Мне очень жаль, не стоило так поступать, сожалею об этом, простите меня, пожалуйста, принимаю решение стюардов. Это никогда больше не повторится!».

Стюарды огласили свое решение только в 22.42 — после того, как они тщательно изучили телеметрию, видеозаписи и все остальное. Шумахер был отправлен в хвост пелетона — хорошо, что вообще оставлен в гонке.

Михаэль отреагировал на это так:

> «До определенного момента я могу принимать критику, но никто не может знать, что происходит в

кокпите моей машины. Не располагая всей доступной информацией, не зная, что именно я чувствовал в поведении машины, невозможно делать правильные выводы. Со стороны это выглядело странно, но на все есть свои причины. Должен разочаровать тех, кто считает, будто я намеренно испортил круг Алонсо».

Жан Тодт опубликовал царственный пресс-релиз, который никак не способствовал тому, чтобы успокоить накалившиеся страсти:

> «Ferrari с огромным неудовольствием отмечает решение стюардов гонки аннулировать результаты, показанные Михаэлем Шумахером в квалификации Гран-при Монако. Мы категорически не согласны с таким решением. Оно создает очень серьезный прецедент, исключая возможность ошибки гонщика. Михаэль шел свой последний круг на время, пытаясь обеспечить себе первое место. Это четко видно по результатам первого сектора, который он прошел лучше всех, заложив возможность показать хорошее время. Не имея никаких доказательств, стюарды признали его виновным».

Джеки Стюарт, известный своим острым умом и пониманием ситуации, на мой взгляд, ближе всего подошел к объяснению, которого не дали ни Ferrari, ни Шумахер. С его точки зрения, Шумахер неправильно вошел в «Раскасс», не имея такого намерения, но раз уж это произошло, подумал, как подумал бы любой гонщик: *а нельзя ли обернуть эту ошибку себе на пользу?* Времени обдумать все как следует у него не было, он просто сработал под воздействием обстоятельств. Вот почему он запарковал машину, а не ударил ее для пущей убедительности об отбойник.

Ну а дальше ситуация развивалась по своим законам. Шумахер продолжал изображать невинность, Ferrari вынужденно его защищала, несмотря на насмешки, которые слышались отовсюду. Дошло до того, что четыре месяца спустя в Монце, когда Михаэль сообщил об уходе, было немало таких, кто считал, что именно «Раскасс» — последний из множества спорных эпизодов, сопровождавших карьеру Шумахера. — не позволяет причислить его к числу лучших гонщиков всех времен.

Впрочем, вряд ли об этом задумывался сам Шумахер. По крайней мере, не в Монако. По ходу гонки он пробился на пятое место, сказав: «Все сегодня видели, что я не из тех, кто опускает руки».

Алонсо взял поул в Силверстоуне, где Шумахер на старте был третьим, а финишировал вторым в 13.9 секунды позади испанца. «Для победы я был недостаточно быстр».

Двумя неделя позже тот же порядок повторился и в Канаде, и к этому времени стал очевиден интересный парадокс. Система начисления призовых очков, введенная в 2003 году, преследовала свой целью исключить повторение случаев, когда Шумахер и Ferrari своими успехами убивали интригу в чемпионате задолго до его окончания. Теперь невольной жертвой этого решения становился Фернандо Алонсо. Десять очков за победу против восьми за второе место — это выигрыш всего двух очков за этап. Зато Шумахер, старательно сводивший к минимуму потери в ситуациях, когда не мог бороться за победу, теперь сохранял шанс завоевать восьмой титул до последних гонок. После Канады на счету у Алонсо было 84 очка, у Шумахера — 59.

Решающее слово в этой ситуации могло остаться за надежностью. Пара сходов — и турнирная таблица изменилась бы до неузнаваемости. Но надежность всегда была козырем Ferrari.

В Индианаполисе Михаэль завоевал поул и выиграл гонку, тогда как Фернандо на Renault не мог держать темп и финишировал пятым. Шумахер прокомментировал это так: «Мы отыграли шесть очков». Алонсо в ответ заметил, что его отрыв в личном зачете по-прежнему достаточно велик.

Сезон становился все более и более интересным, борьба обострялась и обострилась еще сильнее во Франции, где Шумахер вновь переиграл Алонсо: «Я хорошо принял старт и мог вести гонку так, как нужно было мне. Судьба титула еще не решена, и эти два очка играют очень важную роль». За семь этапов до конца чемпионата счет 96:79 в пользу Алонсо.

Борьба стала еще более плотной в Германии, где Renault пришлось выступать без так называемого «демпфера масс», ни с того ни с сего объявленного не соответствующим регламенту. Это стоило ее гонщикам потери примерно 0.3 секунды на круге. Алонсо финишировал пятым, а Шумахер, не испытавший за весь уик-энд ни малейших проблем, выиграл гонку и не скрывал восторга от домашней победы. «Исход борьбы за оба титула, личный и Кубок Конструкторов, далеко не решен», — заявил Михаэль. Шесть гонок до финиша, счет 100:89 в пользу Алонсо.

Дженсон Баттон победил в Венгрии, где не финишировали ни Алонсо (проблемы с гайкой крепление колеса), ни Шумахер (решил не менять дождевую резину на слик под занавес гонки, упирался до последнего и столкнулся с Хайдфельдом). Впрочем, в классификации после всей борьбы, обгонов и столкновений Михаэль оказался девятым, а потом получил очко, поднявшись на

восьмое место вследствие дисквалификации молодого польского дебютанта Роберта Кубицы (его BMW Sauber оказался несколько легче положенного). Это очко оказалось очень кстати: «Стоило ли рисковать, оставаясь на промежуточной резине в сражении с моими соперниками? Я по-другому не могу! Я всегда стремлюсь вести борьбу за самые высокие места — именно потому я так часто и побеждаю». Впереди еще пять гонок, а счет — 100:90.

В Турции квалификацию выиграл Фелипе Масса. Шумахер встал на старте рядом с ним, Алонсо — за спиной. В гонке Михаэль уступил второе место своему главному сопернику, когда «был заблокирован» Массой на дозаправке, проходившей в момент выхода на трассу сейфти-кара. После этого машина Шумахера вела себя несколько «нервно», он терял скорость на втором отрезке гонки и даже прогулялся по траве. Алонсо — 108 очков, Шумахер — 96. Отрыв снова вырос. Впереди еще четыре гонки.

Победив в Монце, где в гонке у Алонсо сгорел мотор, Михаэль объявил о своем решении закончить карьеру гонщика Формулы 1. Это произошло на пресс-конференции после гонки. На этом этапе Роберт Кубица поднялся на подиум, заняв третье место, и сказал: «Для меня огромная честь стоять рядом с Михаэлем».

Сообщая о завершении карьеры, Михаэль не проронил ни слезинки. Просто это было не в его стиле. Задолго до этого дня он сказал: «Проблема в том, что я не из тех, кто готов излишне демонстрировать свои эмоции. Я стараюсь себя контролировать, потому что на этом можно здорово сыграть. Я имею в виду, что я плачу перед телекамерами не потому, что это хорошее кино. Такое иногда бывает. Я эмоциональный человек, но лишь до определенной степени».

Быть может, всю его карьеру можно назвать кинофильмом, отличным боевиком: самый успешный гонщик Гран-при всех времен и народов играет крутого парня на сцене, которой для него является весь мир, актер одного амплуа и без всякого сценария.

Во всяком случае, церемония награждения в Монце очень напоминала кадры из какого-то фильма. Звезда и его окружение (в лице Жана Тодта) душат друг друга в объятиях, обливаются шампанским, размахивают трофеями, а внизу, словно в замедленной съемке, празднуют тысячи поклонников Ferrari, вздымая вверх руки и флаги, свистя и выкрикивая приветственные лозунги. Один из них готов признаться Шумахеру в вечной любви: на плакатике у него так и написано: «Amore eterno!» И над всем этим рассыпается фейерверк из конфетти. И

все это в красных тонах, разумеется, в красном цвете Ferrari.

Шумахер сократил свое отставание от Алонсо до двух очков. Впереди были еще три гонки — и солидные шансы завоевать восьмой титул.

Шумахеру всегда сопутствовала удача, и в какой-то степени это проявилось и в Китае. Дождливая погода так перемешала стартовую решетку, что любой на месте Шумахера впал бы в отчаяние. Bridgestone в субботу просто отказывались работать. Поул заработал Алонсо, рядом с ним встал Физикелла, и Шумахеру, как он сам сказал, ничего не оставалось, кроме как попытаться «свести потери к минимуму» — он с огромным трудом квалифицировался шестым. В гонке он продемонстрировал лучшие свои навыки: ему последовательно удалось опередить Райкконена, Баттона и Баррикелло. К каждому из них он подбирался медленно, словно ночной хищник, боящийся потревожить чуткую дичь. Атака, не оставлявшая сопернику шансов, смена позиций и новая цель впереди. Физикелла ушел в глухую оборону, позволяя Алонсо уйти в отрыв. Сырая трасса спровоцировала тактический хаос, потому что по мере изменения ее состояния лучше работали то шины Michelin, то Bridgestone. Райкконен сошел из-за отказа машины, и Михаэль остался один на один с гонщиками Renault, но Алонсо к этому времени давно скрылся из вида.

Фернандо шел эту гонку с двумя пит-стопами. Побывав на первом, испанец очень долго не мог разогреть шины до рабочей температуры. Его догнал Физикелла, затем Шумахер. Несколько раз две Renault шли бок о бок, занимая всю ширину полотна, пока Шумахер позади искал возможность для обгона. Наконец, стало очевидно, что Физикелла просто теряет время позади своего лидера, и итальянец вышел вперед. Шумахер также атаковал Алонсо и, отодвинув его на третью позицию, бросился в погоню за Физикеллой. Догнал его и ушел на пит-стоп. Урок был усвоен: резину Михаэлю не меняли. Он вернулся вторым и выдал несколько великолепных кругов. Лидировавший Физикелла свернул на пит-стоп и покинул пит-лейн в считанных метрах впереди Шумахера. Первый поворот шанхайской трассы — длинная, правая петля. Смещаясь справа налево, Физикелла попытался заблокировать Шумахера. Казалось, столкновение неизбежно, но Михаэль перекрестил траектории на входе, бросил машину внутрь поворота, танцуя на мокром, скользком бордюрном камне в миллиметрах от соперника, и перехватил лидерство в гонке. В дополнение ко всему Алонсо на 19 секунд застрял на втором пит-стопе, когда не захотело вставать на место одно из задних колес. На последних десяти кругах испанец

предпринял отчаянную погоню, но отыграться не успел. Физикелла уступил ему вторую позицию, но Шумахер пересек линию финиша на 3 секунды раньше и мог вздохнуть с облегчением.

Выбравшись из машины, Михаэль бросился в объятия к своим механикам, а их возле закрытого парка собралось не менее полусотни, и вместе с ними устроил шумные празднования — и было что праздновать! Ведь дело не только в том, что ему удалось сравнять счет. Шумахер и Ferrari нанесли Алонсо и Renault сильный психологический удар. По ходу сезона они отыграли отставание, которое после первых гонок считалось фатальным.

Тодт говорил о «чрезвычайно напряженной гонке, в которой гений Михаэля, талант команды и бесподобные шины Bridgestone сделали возможным невероятный результат».

На самом деле Шумахер провел гонку, достойную любого из его прежних мастер-классов: он показал, как надо выигрывать, стартуя с шестого места. Конечно, он мог бы этого и не сделать, если бы команда Renault не утратила организационную стройность, которую она, казалось, довела почти до уровня Ferrari. Другими словами, госпожа Удача проявила свою благосклонность к Шуми, и в этом ей помогла Renault.

Шумахер — 116, Алонсо — 116. На первую строчку в личном зачете Михаэль поднялся, потому что у него было больше побед (7 против 6 у Фернандо). До конца чемпионата осталось провести две гонки, в Японии и Бразилии.

На неделе, предшествовавшей Гран-при Японии, команда Renault получила еще один психологический удар, когда Фернандо Алонсо пожаловался в интервью испанскому радио, что не чувствует необходимой поддержки, намекнув на то, что с тех пор, как стало известно о его грядущем переходе в McLaren, команду больше интересует Кубок Конструкторов. Приехав в Сузуку, он посоветовал не верить всему тому, что преподносит пресса, но выглядел при этом довольно раздраженным, а вовсе не тем улыбчивым парнем, каким его привыкли видеть. Пришел его черед справляться с бременем сравнения, несмотря на то, что годом ранее он уже выиграл чемпионат.

Будучи коллективом чрезвычайно амбициозных и целеустремленных личностей, где каждый имеет свои особые представления и пристрастия и все работают в условиях реального, безжалостного прессинга, любая команда Формулы 1 постоянно балансирует на грани, стремясь к внутренней гармонии и единству. И если гармония по каким-то причинам нарушена, дьявольски трудно вновь собрать все в одно целое. Говорить о том, что Renault сломалась, не приходится, но

трещинки все же пошли. Представитель команды (неназванный) заявил: «Не знаю, что он (Алонсо) имел в виду», — и отнес высказывания испанца на счет разочарования от неудачи в Китае. Именно так он и сказал.

Квалификация усилила напряжение, потому что поул завоевал Масса, второе время показал Шумахер, во втором ряду расположились гонщики Toyota — и вся четвертка на шинах Bridgestone. Алонсо (на Michelin) досталось лишь пятое место. Сценарий, обратный шанхайскому.

Шумахер просто излучал удовлетворение от результатов: «На сухом асфальте наши показатели очень стабильны, в том числе и благодаря ценному вкладу наших друзей из Bridgestone, а это значит, что можно быть уверенным в результатах. Вождение на этой трассе, особенно такое, которое позволяет машина, невозможно описать словами. Я получил массу удовольствия, особенно в эсках — эта часть трассы мне особенно нравится».

Пару кругов в гонке лидировал Масса, затем, как это всегда происходило, вперед вышел Шумахер. Алонсо хирургически точно расправился с Трулли и после второго пит-стопа поднялся на вторую позицию, когда Масса после пит-стопа застрял позади Хайдфельда. Испанец пытался дотянуться до Михаэля, но тот удерживал отрыв. Нетрудно было представить, что оставшаяся часть гонки — а шел 37-й круг из 53 — должна стать парадным шествием Шумахера к очередной победе, а Алонсо — к уверенному второму месту, и значит. Михаэль отправится в Бразилию, уверенно лидируя в чемпионате мира.

Но на подходе к повороту «Дегнер» (по странной иронии названному в честь Эрнста Дегнера, мотогонщика из Восточной Германии, сумевшего в 1961 году сбежать на Запад) Шумахер испытал чувство бессилия перед судьбой. Тоненькая струйка дыма из-под капота его Ferrari превратилась в большой хвост дыма…

Алонсо не поверил, что это Шумахер: «Я был настолько занят оценкой состояния трассы в стремлении избежать наезда на масляный след, что только когда оказался рядом с Михаэлем, понял, что это он. Я был готов кричать от восторга…»

Отказов двигателя на машине Шумахера не было с 2000 года…

Теперь математика была против него: в Бразилии оставалось лишь побеждать и надеяться, что Алонсо останется без очков. На протяжении почти десятилетия Михаэль держал ситуацию в чемпионате под контролем. Теперь, когда ему больше всего нужно было сохранить контроль над ситуацией, все рассыпалось.

Он добрался до боксов, где пожал множество рук и похлопал

по множеству плеч механиков его команды. «Мы — отличная команда, — сказал он, — Наши парни — лучшие в мире, и я искренне восхищен каждым из них. Неприятности, вроде сегодняшней, иногда случаются, это часть гонок. Мы вместе побеждаем и вместе проигрываем».

Он был честен с самим собой, что было особенно сложно в тот момент, и заявил, что чемпионат «проигран. Я не хочу, выходя на гонку, рассчитывать, что мой соперник сойдет».

Проблемы с мотором возникли и на самолете Шумахера, и он отправился домой франкфуртским рейсом. Этим же рейсом летел и Кейо Росберг, по признанию которого «Китай — Япония — очень длинный вояж (эти две гонки разделяла всего одна неделя), и я был совершенно измотан. Единственное, чего мне хотелось, так это поскорее добраться до дома».

Три дня спустя Шумахер появился на тестах в Хересе, где, как сообщила команда, «занимался главным образом оценкой шин Bridgestone» для бразильской гонки. Он нарезал 118 кругов, и мне было интересно, вспомнил ли он хотя бы на одном из них октябрь 1997 года и столкновение с Вильнёвом. Уверен, ни разу не вспомнил — не в его это стиле.

Эти тесты в Хересе показались мне весьма примечательными, почти символичными, и Росберг со мной согласился: «Легко можно было бы понять, если бы после отказа мотора в Сузуке он махнул на все рукой. Но нет — он поехал в Херес, и это произошло практически без перерыва. Вот это сильно!»

Михаэль уже подтвердил, что уходит, и команда могла бы не гонять его в Херес. Он только что вернулся из поездки в Китай и Японию, провел долгие часы на борту коммерческого лайнера, где невозможно нормально отдохнуть. И уже три дня спустя его просят поехать на юг Испании «опробовать шины» — и это притом, что шансы Михаэля на успех в Бразилии весьма призрачны.

Михаэль работал с шинниками и попутно подбирал наилучшие настройки для своего 248 F1. Он прошел 104 круга, показав, по уверениям Ferrari, лучший результат для моделей 2006 года (1:15.684). Это всего на несколько сотых хуже рекорда трассы (1:15.629), установленного в конце сентября 2004 года.

Вот почему великие команды остаются великими: они продолжают заниматься тем, что считают нужным, независимо от обстоятельств. На этом уровне компромиссов не бывает! Именно поэтому и Михаэль стал блестящим гонщиком. Он тоже с первого дня, со Спа-1991, не признавал компромиссов. И он не собирался изменять себе до конца.

«Я могу пояснить, что он привнес в гонки, — говорил

Росберг, — Это совершенно новый уровень физической подготовки, выносливости прежде всего, и он постоянно работал над его повышением. Вот почему он уже в среду мог поехать в Херес и нарезать там 118 кругов. А на следующий день практически повторить свой собственный рекорд».

Неделю спустя в Сан-Паулу, когда оставалось всего три дня до окончания карьеры Шумахера в качестве гонщика Формулы 1, он дал пресс-конференцию. Ее организовала Shell, и в этом не было ничего необычного: один из рабочих моментов во взаимоотношениях гонщика и одного из ведущих спонсоров команды. Они устраивали такие встречи на протяжении десятилетия. И то, что эта должна была стать последней, нисколько не изменило ее характер. Михаэль был на своей территории, и пресса, напряженно внимавшая всему, что происходит, тоже была на знакомой территории — его территории. Он был все такой же, слегка отстраненный, тщательно продумывающий каждый ответ, в котором читалось многое — и многое было недосказано. Еще четыре дня — и он будет уже не таким…

Михаэль рассказывал о том, что он приехал сюда, не думая о своем восьмом титуле, и, словно заклинание, повторил фразу о том, что не хотел бы выигрывать чемпионат только благодаря тому, что кто-то — в данном случае Алонсо — не дойдет до финиша. Шумахер мало что мог добавить к этому, и вопросы остались без ответа. Его можно было обвинять в неискренности — ну кто же поверит в то, что он готов отказаться от очередного титула! — но если бы он не сказал того, что сказал, его вновь могли бы обвинить в неспортивном поведении. Даже на закате своей карьеры он обладал достаточной силой, чтобы не позволить людям вольно интерпретировать его слова.

Вместе с тем он сообщил нечто неожиданное: «Я не знаю, что дальше будет в моей жизни. Мне часто приходило в голову, что я и не должен этого знать. У меня масса времени, чтобы обдумать все это и просто жить своей жизнью».

Михаэль Шумахер устал, хотя это и не было очевидно. За все те долгие годы, что к нему было приковано всеобщее внимание, он никогда не выглядел усталым, чем бы ни занимался — гонялся, тестировал машины, путешествовал, катался на лыжах, бегал, лазил по скалам, давал интервью, пожимал руки, совершал многочасовые перелеты, играл в футбол или тренировался, словно олимпиец. Во время жарких гонок он едва успевал вспотеть. Так что это был особый тип усталости — скорее внутренней, психологической, чем физической. Поэтому, глядя, как он проносился круг за кругом по Интерлагосу хмурым днем

22 октября 2006 года, подбираясь все ближе к финишу Гран-при Бразилии, невозможно было даже представить, что человек в красной машине устал. В течение одного часа тридцати двух минут и семнадцати секунд он проводил гонку, как горячий, беззаботный и нетерпеливый мальчишка. Такие гонки проводят в начале карьеры на чистом энтузиазме, на азарте, а никак не в 37, когда карьера закончена и доказывать уже нечего и некому. Кроме того, сама победа в Гран-при ему не светила, как и восьмой чемпионский титул. За сорок два дня до этого он объявил о грядущей отставке, хотя обстановка была не из простых. Возможно, пара неосторожных фраз, оброненных намеков позволяла сделать предположения относительно его состояния, но для того, чтобы увидеть усталость, надо было дождаться окончания гонки в Бразилии.

Он мог превратить свою последнюю гонку в полуторачасовой круг почета, просто приветствуя трибуны, посылая воздушные поцелуи, улыбаясь огромной вездесущей стае фотографов, а потом уехать в аэропорт. К тому моменту он уже был самым успешным гонщиком в истории Гран-при независимо от того, что произойдет на Интерлагосе. У него семья, он невероятно богат (по слухам его состояние достигало 400 миллионов долларов) и с огромным отрывом опережает всех своих соперников в списках самых успешных гонщиков за всю историю Гран-при. Вот и улетел бы он из Бразилии к оставшейся части своей жизни, о которой никто не знал и которой никто не интересовался. Правда, в середине 2009-го, когда Фелипе Масса получил травму в страшной аварии на Гран-при Венгрии, Ferrari обратились к Шумахеру. Такое возвращение было бы проблемой для любого, и сорокалетний Михаэль, не управлявший гоночной машиной два полных сезона, не стал исключением. Сложностей добавила и авария, в которую он попал на мотоциклее, серьезные травмы шеи и головы. Он должен был пройти медицинское обследование, и доктора сказали «нет». Вот так.

То, что он сделал в Интерлагосе, проявило лучшие стороны Шумахера как публичной фигуры: он остался честен с самим собой. Приветствовать толпу? Позировать фотографам? Как бы ни были безнадежны обстоятельства, он попытался выиграть эту гонку. Ни на одну гонку в своей жизни он не отправлялся с другими намерениями.

Двумя неделями ранее в Японии отказ мотора сделал его шансы на победу в чемпионате призрачными. Квалификация в Бразилии практически ничего не меняла. Независимо от результата, показанного Шумахером, гонщику Renault Фернандо Алонсо достаточно было финишировать в призовой восьмерке,

чтобы завоевать титул.

В первой из трех коротких квалификационных сессий Фелипе Масса, напарник Михаэля по Ferrari, отлично знающий трассу в Интерлагосе, выдал блестящий круг — 1:10.643, почти на секунду быстрее, чем Шумахер, показавший второе время. Успех бразильца ничего не значил для второй и третьей сессии, но казалось, что превзойти его результат будет невозможно.

За семь минут до окончания второй сессии Шумахеру — первым — удалось разменять рубеж в 18 секунд на первом секторе трассы. Серьезная заявка на успех на этапе, которому суждено было стать лебединой песней. Алонсо только что показал время 1:11.148, и теперь Шумахер готовил ответ, проходя круг в привычном для болельщиков стиле: безупречный контроль поведения машины, четкая посадка, когда даже боковые ускорения ничуть не отражаются на положении шлема. Движения рук на руле минимальные и предельно точные, поворот за поворотом усиливают ощущение неотвратимости. Михаэль начинает подъем, аккуратно заправляя машину в затяжной левый вираж, выводящий на финишную прямую, и мы уже знаем — результат будет высокий.

Шумахер пересекает финишный створ: 1:10.313! Ни одному из его соперников, включая Массу, и близко не удается подобраться к этому результату.

Случившееся потом напоминает плохое кино. В начале третьей сессии Михаэль выводит колонну автомобилей на трассу. Он движется медленно, и полтора десятка соперников стремительно проносятся мимо. На Ferrari проблемы с подачей топлива, «и все, что я мог сделать, — это медленно доползти до боксов». На трассу Шумахер уже не вернулся — не хватило времени. Стартовать ему теперь предстояло лишь из пятого ряда. Масса завоевал поул с результатом 1:10.680, Алонсо показал четвертое время.

За время выступлений в Формуле 1 Михаэль Шумахер 68 раз стартовал с поул-позиции, 69-й поул ускользнул.

Он вывел свой Ferrari на десятую стартовую позицию с мыслью о том, что этот 249-й Гран-при станет в его карьере последним. Огни светофора погасли, давая старт 22 гонщикам, и Михаэль пошел в атаку. Он занял внутреннюю бровку на подходе к первой связке поворотов: налево-вниз-направо. Атака по левому поребрику — и он девятый. Михаэль удержал завоеванную позицию в правом повороте, который выводит на короткую прямую, и тут же по краю трассы атаковал гонщиков BMW, идущих перед ним. Прорыв был заблокирован, но он бросил свой Ferrari на другую сторону трассы, приближаясь к следующему

повороту. Две BMW синхронно снесло чуть наружу — и Шумахер нырнул в открывшуюся перед ним щель.

В конце седьмого круга Михаэль как стоячего прошел соперника из команды Williams. Затем произошла авария, и Михаэль вместе со всеми несколько минут кружил по трассе вслед за сейфти-каром, хищно поглядывая на свою следующую жертву — Джанкарло Физикеллу. Как только был дан рестарт, Михаэль подкрался к итальянцу, атаковал его по внешнему радиусу в первой связке поворотов и вышел вперед. Он точно использовал скорость, расчет, разумный риск, с тем чтобы сокрушить своего соперника. Нечто подобное он проделывал уже с каждым гонщиком Формулы 1 своего поколения.

И вдруг потерял скорость. Прокол задней шины практически поставил крест на его надеждах. Почти целый круг Михаэлю пришлось тянуть до боксов на спустившем колесе. Шина имела жалкий вид, но не разрушилась полностью, и машина не получила повреждений. Пробыв на пит-стопе 11.1 секунды. Михаэль вернулся в гонку 12-м, одним из замыкающих.

Когда на 24-м круге началась первая серия пит-стопов, свой он уже провел. И теперь, когда его соперники один за другим уходили в боксы, поднимался выше и выше. Спустя десять кругов он шел девятым, атакуя гонщика BMW в первой связке поворотов, — и вновь успешно! Скорость, расчет, риск — все сработало, как срабатывало за время его карьеры не раз. И вскоре сработало вновь, когда в том же месте Шумахер отобрал седьмую позицию у другого гонщика BMW.

За 24 круга до финиша он провел второй пит-стоп. Вся операция отняла 7.7 секунды, и вот он снова на трассе, восьмой. Затем седьмой, когда кто-то впереди отправился в боксы, и при этом с лучшим временем круга в гонке! Атака на бывшего напарника по Ferrari Рубенса Баррикелло, теперь выступавшего за Honda, — и уже шестое место. Вновь перед ним Физикелла. Итальянец пытается сопротивляться. Ложная атака Михаэля с ранним уходом внутрь поворота, Физикелла бросается закрывать траекторию и выскакивает на траву — пятое место.

Теперь на пути Кими Райкконен, гонщик McLaren. Тот самый Райкконен, который должен прийти ему на смену в Ferrari в 2007 году. Шумахер пытается провести атаку в левом повороте по внешнему радиусу. Колеса болидов едва не сплетаются, но Кими атаку отбивает. Наблюдая за такими фигурами высшего пилотажа, понимаешь, за что гонщикам платят их зарплаты: обычные люди просто не способны работать с такой точностью на таких скоростях. На стартовой прямой Михаэль атакует, выпрыгивая влево из воздушного мешка позади McLaren, но Кими

блокирует и эту атаку. Они вдвоем несутся по прямой, стремясь не уступить друг другу ни пяди. Михаэль смещается левее. Кими — за ним. Михаэль еще левее. Кими оставляет Михаэлю минимум свободного пространства, дальше — только контакт и неизбежная авария. Но Шумахеру этого достаточно. Атака была столь же жесткой, как и оборона. Механики в боксах Ferrari вскидывают руки в знак триумфа, как они не раз делали в последние годы.

В гонке уверенно лидирует Масса, Алонсо идет вторым, Баттон третьим, а Шумахер, четвертый, вновь показывает лучший круг. По скорости Ferrari публика понимает: он хочет побить и это время! Он летит по трассе, он хочет завершить карьеру на высокой ноте. До самого финиша Михаэль не оставляет попыток подняться выше.

Когда он пересекал финишную черту, Баттон был уже в поле зрения. Эта финишная черта была точкой.

После финиша Михаэль как обычно тщательно скрывает от всех свои чувства. Его последнее интервью: «Я очень рад за Фелипе, он провел великолепную гонку. Для него большое значение имеет тот факт, что он стал первым бразильцем со времен Айртона Сенны, победившим в Интерлагосе. Мне бы очень хотелось подняться вместе с ним на подиум! Хочу также поздравить Фернандо! Моя гонка была испорчена проколом на девятом круге, сразу после того, как я прошел Физикеллу. Я этого даже не почувствовал — команда подсказала по радио. Мне удалось отыграть немало позиций, отчасти благодаря великолепной машине и шинам Bridgestone. Сегодня моя гоночная карьера подошла к концу. Это особенный день, и я горжусь своей карьерой, в которой встретил немало прекрасных людей, в частности каждого из тех, кто входит в семью Феррари. Я мог бы столько рассказать о них, но трудно найти подходящие слова».

За несколько лет до этого дня я как-то сказал одному из столпов Ferrari Россу Брауну:

> *Не могу себе представить, чтобы Шумахер или Сенна до него согласился на роль одного из середняков. Если бы они не смогли выступать на своем уровне, то скорее всего совсем ушли бы из Формулы 1.*
>
> «Вы правы, — отвечал Браун, — Настанет момент, когда Михаэль столкнется с тем, что не сможет гоняться на уровне, к которому привык. Это то, чего люди не могли понять, когда он получил травму [6]. Дело тогда было вовсе не в том, сможет ли он в принципе вернуться в гонки. Ему нужна была уверенность в том, что

вернувшись, он сможет вновь бороться на прежнем уровне».

Да он сможет гоняться и в пятьдесят пять!

«Да! Проблема только в том, сможет ли он тренироваться в прежнем режиме, чтобы поддерживать себя в форме, необходимой для гонок».

Браун был прав. Когда в Монце Михаэль объявил о своем уходе — это произошло за 43 дня до Гран-при Бразилии, — он отметил: «Думаю, дальше мне было бы труднее. С возрастом не так-то просто поддерживать себя в отличной форме на протяжении всего сезона. И я не смогу с этим смириться. К тому же приятнее уходить, когда ты силен».

Своему пресс-секретарю Сабине Кем (тогда она писала книгу о нем) Шумахер сказал следующее: «Приходилось постоянно заставлять себя работать на тестах, проводить встречи, которые совершенно не хотелось проводить». Он отдельно отметил, что это касалось не верхушки айсберга — гоночных уик-эндов, а всего остального, что окружает гонщика. Он начал задаваться вопросом, как ему удавалось выдерживать это на протяжении стольких лет: «Часто я считал минуты до того момента, когда можно будет отправиться домой». Стало посещать чувство, что час настал. Он говорил об Айртоне Сенне и о том, как эмоционально он воспринимал всю ту историю — уик-энд в Имоле в 1994-м, когда Сенна погиб, после того как профессор Сид Уоткинс днем ранее отговаривал его стартовать. В Бахрейне в 2006 году Шумахер сравнялся с Сенной по количеству поул-позиций. Вот тогда это чувство и появилось впервые.

То, чего он не сделал после Интерлагоса, проявило многие черты человека по имени Михаэль Шумахер. Он не стал задерживаться в пограничном состоянии между тем, кем он был, и тем, кем стал. У него была работа в Ferrari, но никто и никогда не раскрывал, какая именно. Он появлялся вместе с командой, очень избирательно и очень тихо.

Он присутствовал на презентации новой Ferrari в феврале 2007-го, и Жан Тодт спросил, не разыгрались ли в нем старые страсти. «Вовсе нет, — отвечал Михаэль. — А если это вдруг произойдет — пойду погоняюсь на картах». Он присутствовал на тестах в Барселоне, но был там настолько малозаметен, что пресс-служба Ferrari, рассылавшая ежедневные пресс-релизы, даже не удостоила этот факт вниманием. Очевидно, он общался с гонщиками после этапов. Так, в Мельбурне Райкконен, выигравший свой дебютный Гран-при за Скудерию, получил из рук Жана Тодта мобильный телефон. «Кажется, это был Михаэль,

но сигнал был плохой, и я не расслышал», — прокомментировал финн.

Весной 2007-го Шумахер был в Лондоне в рамках кампании ООН по безопасности дорожного движения, пытаясь прервать «ужасающие потери жизней» молодых людей, погибающих на дорогах: 400 000 моложе 25 лет каждый год. Шумахер в своем порицании этой бойни присоединился к премьер-министру Тони Блэру. «Дорожные аварии уносят жизней столько же, сколько малярия и туберкулез, но международное сообщество еще не открыло глаза на это, — сказал Шумахер. — Вот почему я всеми силами поддерживаю компанию по безопасности дорожного движения и усилия, предпринимаемые Организацией Объединенных Наций».

Это было его первое официальное появление на публике с момента отставки, но вопрос о том, состоится ли возвращение, уже был у всех на языке. Он отвечал, что он «счастливый человек» и, хотя остается тесно связан с Формулой 1, «не скучает по гонкам в данный момент». Никто так и не смог выжать сенсации из этой последней фразы. В один прекрасный день он мог заскучать по гонкам. А мог и не заскучать. И даже если бы и заскучал — это не означало непременного возвращения за руль: возможно, он просто продолжил бы скучать.

Он поехал на четвертую гонку сезона, в Барселону, и делал все возможное, чтобы не мешать и не привлекать внимание. «У меня есть работа, но публичные разговоры о ней не являются частью обязанностей». Он сказал, что был там, чтобы помочь Ferrari любым возможным способом, и это не касалось вынесения решений, обязательных для Массы и Райкконена. «Я скорее занят оптимизацией командной структуры, работы команды и участвую в развитии дорожных машин». И добавил: «Более чем очевидно, что жизнь после Формулы 1 существует. И это действительно интересно просыпаться по утрам и не думать о Формуле 1».

Вернемся ненадолго в Сан-Паоло. Как всем хорошо известно, Гран-при Бразилии пошел для Михаэля наперекосяк. Дух неизбежности, предопределенности витал над всем этим уик-эндом, ведь соперник, Фернандо Алонсо, был великолепным гонщиком, а его Renault — великолепной машиной. Перед Шумахером стояла практически неразрешимая задача: выиграть гонку и не дать Алонсо подняться выше девятого места. Восьмое автоматически передавало корону в руки испанца.

Масштаб таланта Михаэля Шумахера таков, что после прокола он прорвался на четвертое место, показав все лучшее, чем была знаменита его карьера. Можно ли было надеяться на большее? На то, что Алонсо, шедший вторым, не выдержит

напряжения гонки, что Шумахер после этого пройдет Баттона, а Масса послушно уступит ему свою позицию? Итог красноречиво подвел Тодт: «У госпожи Удачи сегодня были другие планы».

Давайте откровенно: когда Шумахер начал свою погоню, некоторые из гонщиков предпочли отойти в сторону, не защищать свою позицию, и, учитывая особенность момента, их нетрудно понять! Быть может, они тем самым демонстрировали разницу между ними и Михаэлем: когда Шумахер появлялся у них за спиной — а его соперники вели борьбу за позиции, — он их не обгонял, они сами уходили в сторону.

Но обгон Райкконена в конце главной прямой возбудил в памяти старые воспоминания, Шумахеру пришлось применить все свое мастерство, тщательно подготовить и провести атаку: *передо мной соперник, и я постараюсь его обогнать, потому что ради этого я гоняюсь, и я всегда иду в атаку.*

Когда-то много лет назад Ники Лауда выходил на старт последней гонки сезона, в которой для него решалась судьба титула. Это был Эшторил, Гран-при Португалии 1984 года. Все было как обычно: лицо, обожженное в аварии на Нюрбургринге, после которой ему пришлось бороться за свою жизнь, затем расставание с гонками, возвращение — и вот он в Эшториле и по итогам квалификации стартует из глубин пелетона. Некоторые из соперников говорят, что не будут мешать, если он окажется рядом. Такое ощущение, что они хотели, чтобы титул достался именно Ники. И только один гонщик — так случилось, что он проводил в Формуле 1 первый сезон, — заявил, что он не намерен уступать Ники дорогу. Этого гонщика звали Айртон Сенна, и в Эшторил он приехал за победой. Айртон был уверен, что его дело — позаботиться о себе, точно так же как другие должны заботиться о себе.

Сегодня все знают, кто такой Сеина, почему он так говорил и почему его гибель так оплакивают, как оплакивают так и не написанную главу в истории Больших Призов: Сенна против Шумахера. И сегодня понятно, почему однажды Михаэль Шумахер незаметно отправился на могилу Айртона Сенны на кладбище Морумби в Сан-Паулу, чтобы оплакать великого бразильца. И при всем уважении к остальным гонщикам, вышедшим на старт гонки 22 октября 2006 года на автодроме Интерлагос, Михаэль нес бремя сравнения не с ними, а только с Айртоном Сенной.

Ну так как же точнее всего оценить личность Михаэля Шумахера, его карьеру?

Прежде всего, в контексте его таланта. Послушайте бельгийца Марка Госенса, гонявшегося с Михаэлем в картинговые времена: «Довольно часто возможность занять то или иное место

определяется бюджетом. В случае с Михаэлем это было не так. Он гонялся в картинге так же, как практически все мы, — как частник. У него никогда не было заводской поддержки, а у его отца не было денег, семья не вкладывала средства в его карьеру.

Допустим, талант позволил ему, несмотря на крайне скудные ресурсы, в один прекрасный день оказаться на третьей позиции в финале чемпионата Европы. Это само по себе уже было великолепным достижением, но затем, ближе к финишу, два лидера столкнулись друг с другом и вылетели с трассы. Я не попал в финал и наблюдал за всем этим с трибуны. Помнится, я тогда подумал: до чего же везуч этот немец! Те два итальянца были на километр впереди, а он финишировал первым!

Вот так все у Шумахера и началось. Он выиграл чемпионат Европы и совершенно неожиданно привлек к себе внимание предпринимателя из Германии, который владел, насколько я помню, сетью игровых автоматов, установленных в пабах. Этот парень и помог Михаэлю, когда он перешел в Формулу Ford. Шумахер получил возможность продемонстрировать свой талант и использовал ее в полной мере, а потому попал на тесты Формулы 3 в команде WTS, и Вилли Вебер сказал: «Ух ты, у этого парня настоящий талант! Я ему помогу». А потом он продал Шумахера компании Mercedes. Вот как закладывалась его карьера».

Если верить Госенсу, все сложилось легко, гладко и было практически предопределено с самого начала. Это одна из самых больших странностей автоспорта, где продвижение мало зависит от таланта, личных качеств. За деньги можно купить лучшую машину, а лучшая машина дает лучшие шансы доехать до победы. Другими словами, это легкий, гладкий и во многом предопределенный путь для богатых и почти непреодолимый для тех, у кого денег нет. В этом смысле автоспорт является отражением жизни.

Мы практически никогда не касаемся темы социального происхождения гонщиков. Оно не имеет значения, вот об этом и не говорят. В автогонках людей сравнивают по тому, каковы они в деле. Насколько он хорош — такой вопрос приходится слышать чаще всего. И никогда — к какому социальному срезу он принадлежит, в какой стране родился. В 2006 году в Формулу 1 пришел гонщик из Польши, а покинул ее колумбиец. И кого волновали их национальности?

Конкуренция здесь столь высока, что все команды охотятся за талантами, а вокруг немало людей, кто знает это и проводит селекцию. Их собственное коммерческое будущее зависит от того, удастся ли им найти способного юниора, посадить его на

контракт, подготовить из него гонщика и использовать так, как используется любой талант.

Эта тема пронизывает всю карьеру Михаэля Шумахера. Его талант прошел огранку в различных видах картинговых и формульных чемпионатов, и те, кто занимается гонками всерьез, сразу почувствовали это — одного-двух намеков было достаточно. Старт с Jordan в Спа 1991 года породил контракт с Benetton, а контракт с Benetton породил контракт с Ferrari.

Попутно появился небольшой домишко поблизости от Лозанны, а до этого апартаменты в Монако. Домишко, расположенный в конце короткого переулка, окружен сонной деревушкой. Местные жители, собираясь в пабах, рассуждают о том, что им все равно, кто живет по соседству с ними. У нас тут одно время жил Питер Устинов, и никому до этого дела не было, говорят они. На другой улице живет голливудская актриса, ну и что? Раз уж сюда приехал Шумахер, никто не будет донимать и его.

В таком окружении Михаэль может жить нормальной жизнью семейного человека вдали от страстей, сопровождающих Формулу 1. С его деньгами он конечно же может позволить себе жить где угодно и при этом вести себя как царек. Но он предпочитает воспитывать своих детей честными и порядочными людьми и, по слухам, все еще поигрывает в футбол за местный клуб третьего дивизиона. Готов побиться, что с мячом он расстается крайне неохотно.

Другой контекст — социальный. Это трудная тема, потому что история Германии требует деликатного подхода. Профессор Ральф Ессен с исторического факультета Кёльнского университета поясняет: «Не думаю, что национальные стереотипы играют такую уж важную роль. Представления о том, что такое Германия или, к примеру, что такое Италия, заметно изменились за последние десятилетия. Почему? Потому что мы живем в Европе, границы между нашими государствами открыты, мы много перемещаемся, много контактируем друг с другом, обмениваемся опытом, идеями, представлениями. Это — часть «европеизации» Европы, процесса, позволяющего установить более тесные связи на повседневном уровне, помочь объединению наций с помощью самых разнообразных форм: Интернета, телефона, путешествий».

Такие звезды, как Борис Беккер или Штеффи Граф, вряд ли кто-то воспринимает их как немцев. Скорее, как великих теннисистов.

«Не стоит переоценивать это явление. Немцы видят в

них немцев и следят за их успехами прежде всего потому, что они немцы. Но это совсем не то, что было раньше. Мы также воспринимаем их, как профессиональных спортсменов».

Не будем забывать и о том, что Михаэль родился в 1969 году и о вещах, которые вы имеете в виду, не знает. К примеру, Спа он считает домашней трассой, потому что она расположена ближе к Керпену, чем любая немецкая.

«Он вырос по соседству с границами Бельгии, Голландии и Люксембурга. Он из мест, вплотную приближенных к остальной части Европы, где национальные немецкие традиции не так сильны. К примеру, в Баварии к этим традициям относятся совершенно иначе».

Любому из тех, кто не видел Германию в сорок пятом году, трудно понять всю глубину позора, постигшего эту страну. Как же удалось пройти путь к таким временам, когда немцы, вроде Шумахера, гордятся тем, что они немцы?

«Нелегко ответить на этот вопрос. В сорок пятом году мы переживали позор и разруху, а также ощущение того, сколько неправильного произошло в истории Германии в двадцатом веке. В пятидесятые и шестидесятые годы об этом предпочитали не вспоминать, работали на экономический успех. Пятидесятые с тех пор так и зовутся — «десятилетие молчания».

Шестидесятые стали десятилетием перемен в политической культуре, но не в форме возрождения идей нацизма. Это был период вестернизации страны, ориентации больше на Запад, на Америку, чем на Францию или Британию. Западная культура — феномен этого периода, помогший избавить национальное самоопределение от излишней германскости, гордости за Германию, доходившей до уродливых, шовинистических форм в первой половине двадцатого века. Эти перемены произошли под влиянием пережитого позора, последовавшего за ним молчания и, наконец, усиления контактов между Западной Европой и Северной Америкой.

В шестьдесят девятом году, когда родился Шумахер, случилась анекдотическая история, иллюстрирующая перемены в национальном сознании. В том году

проходили выборы, и новому президенту республики задали вопрос: «Любите ли вы Германию?» Он ответил: «Я люблю свою жену, но не люблю эту страну». Даже столь высокопоставленный политик счел необходимым дистанцироваться от национальной идеи.

Очень интересно и то, что, насколько я могу судить, отношение к национальному флагу тоже изменилось, он играет в политической символике уже не такую важную роль. Если вернуться к предвыборной кампании шестидесятых годов, вы не часто встретите этот символ. Только в начале семидесятых он появился вновь как символ политической идентификации.

Все началось в семидесятые годы в осторожных формах и касалось идеала в виде модели либеральной Германии, добившейся экономического успеха, — таков был подтекст новых национальных приоритетов.

В шестидесятые и семидесятые, когда подрастал Шумахер, у нас проходили жаркие дебаты о том, что значит быть немцем, что такое нация. Американцы и британцы этого избежали, потому что у них не было проблем национальной идентификации. Мы пришли к идее патриотизма, как политической ценности, что означает республиканскую конституцию, уважение гражданских прав и так далее. Смысл этих изменений в том, что фраза «немецкая нация» уже не означала именно нацию — доминирующую, воинствующую силу, не признающую демократических ценностей. Это была попытка заново договориться о том, что такое нация.

Михаэль рос в условиях, когда более традиционное понятие нации не имело для него особого значения. Когда он ходил в школу там, в провинции Северный Рейн-Вестфалия, его учителя в известной степени были сформированы под влиянием идей студенческих движений конца шестидесятых. Левых или леволиберальных идей. Тогда было модно скептически относиться к национальным символам. Я, естественно, не утверждаю, что национализма в те времена не было вообще».

Интересно, испытывают ли немцы в глубине души стремление — на межнациональном уровне — быть правильно понятыми, учитывая репутацию, которой немцы отличаются?

«Не думаю, что каждый немец задумывается о чем-то таком, но многие из них — определенно. Нынешнее

поколение немцев выросло в условиях, когда система образования не слишком много внимания уделяла национальному самосознанию. Главный упор делается на такие ценности, как терпимость, демократия, права человека и тому подобное. В такой политической культуре рос и Шумахер».

Мы много раз видели и слышали, как Шумахер говорит перед микрофонами и диктофонами — конкретно, но мягко. Теперь вы понимаете, почему он всегда так старательно подбирал слова, откуда черпал мысли и, возможно, почему вел себя именно таким образом. Однако было за этим что-то еще. В ответах Михаэля, казалось, раскрывалось само восприятие вопросов. Как-то Михаэля попросили прокомментировать его поведение, ссылаясь на то, что рейнландцы, как правило, открытые люди, а он кажется замкнутым. «Здоровый скептицизм — главная черта моего характера, — отвечал Шумахер. — Должен признать, что некоторые события в моей жизни усилили это качество. Жизнь в Формуле 1 в этом смысле тоже не прошла бесследно».

Еще один контекст, — и он неразрывно связан с первыми двумя, — место, которое занимает Шумахер в истории гонок Гран-при и, если брать шире, в истории спорта.

О последнем со всей определенностью говорить трудно, потому что нужно учитывать слишком много различных факторов, но мало кто из спортсменов в любом виде спорта мог доминировать на протяжении целой декады, а уже тем более на протяжении такого срока, как это удалось Шумахеру.

Кого в этом смысле можно было бы упомянуть? Гребец Стив Редгрейв — пять олимпийских золотых медалей (1984–2000), Карл Льюис, которого считают лучшим в мире атлетом всех времен, чемпион четырех Олимпиад (1984–1996), Джесси Оуэнс, завоевавший четыре золотые медали на берлинской Олимпиаде 1936 года в течение одной недели. Жокей Билл Шумейкер выиграл 8833 заезда в период с 1949 по 1990 год; Гордон Ричарде выиграл 4000 заездов в период с 1921 по 1954 год; Лестер Пиготт — 5300 гонок с 1948 по 1995 год. Велогонка «Тур де Франс», по всеобщему мнению, тяжелейшее испытание в мире, прославила американца Лэнса Армстронга, одержавшего семь побед подряд — невероятное достижение!

Можно вспомнить Рода Лейвера, Бьерна Борга и Джона Макинроя, а также Роджера Федерера на теннисных кортах. Тайгер Вудс обошел Джека Никлауса по числу побед в турнирах «Мастерс» (18). Можно вспомнить знаменитых боксеров Джо Луиса и Мохаммеда Али…

А есть еще легендарные футболисты — Пеле, Эйсебио, Яшин, Бест. Пловцы Джим Торп и Марк Спитц. Уэйн Гретцки и Владислав Третьяк в хоккее. Джакомо Агостини, Майк Хейлвуд и Валентино Росси в мотогонках и так далее. Поклонники любого вида спорта с легкостью могут продолжить этот ряд…

Но кто бы ни составлял такие списки, на протяжении ближайших пятидесяти лет они должны включать туда и имя Михаэля Шумахера.

Его имя останется в истории гонок Гран-при. Когда Шумахер объявил об окончании своей карьеры, многие заметные в мире Ф1 люди пустились в дискуссию о том, можно ли считать его лучшим гонщиком всех времен. В эту игру тоже может поиграть каждый, и в ней тоже масса вариантов. Единственное, что невозможно оспорить, это статистика успехов. Семь чемпионских титулов снимают все вопросы еще до того, как вы перейдете к числу побед или заработанных очков.

Джеки Стюарт сказал задолго до ухода Шумахера (в 2004 году): «В мои годы автоспорт был очень опасен, а секс — безопасен. За один гоночный уик-энд Михаэль Шумахер допускает больше ошибок, чем любой из известных мне многократных чемпионов мира. Случаи, когда я вылетал с трассы, можно пересчитать по пальцам одной руки, потому что если ты вылетал, то почти наверняка во что-нибудь врезался и травмировал себя, не говоря уже о разбитой машине».

В этом заключается фундаментальная разница между всем тем, что было до середины 1980-х, и тем, что происходило после. В прежние времена машины делали более хрупкими, чтобы они лучше работали на кочках. Гонщики вели себя по отношению к соперникам более корректно — и не только потому, что цена ошибки была слишком высока. Они куда осторожнее обращались со своими машинами, потому что уровень безопасности на трассах был минимальным, а кое-где, вроде Спа, отсутствовал вовсе.

Возьмем случай с Риккардо Палетти. После того как он погиб в Монреале в 1982 году, гонщики не погибали на трассе до 1986 года, когда в Поль Рикар на тестах разбился Элио де Анджелис. После этого смерть обходила Формулу 1 стороной до черного уик-энда в Имоле в 1994 году. В промежутке между 1982-м и 1994 годом пройдены тысячи кругов, произошло множество аварий, в том числе довольно серьезных. Современные технологии оберегают гонщиков от тяжелых травм, а то и от травм вообще. Некоторые гонщики, прежде всего Сенна, вели гонки в силовой манере. Одна из знаменитых аварий (Япония, 1990 год) произошла из-за того, что Айртон, взбешенный несогласием

перенести поул-позицию на ту часть трассы, откуда ему больше хотелось стартовать, принял обдуманное решение гнать в первый поворот во весь опор, а там — будь что будет. До середины 1980-х никому и в голову не могло прийти ничего подобного. Это было бы безумием, самоубийством.

Да, по мере того, как автомобили становились безопаснее, нравы в гонках становились жестче. Когда Шумахер таранил Хилла в Аделаиде или Вильнёва в Хересе, ни он сам, ни его соперники не получили ни царапины. Михаэль на полном ходу влетел в ограждения в Силверстоуне — и отделался переломом ноги. Покувыркавшись по обочине в Мельбурне, он начал сыпать шуточками по этому поводу, едва выбравшись из Ferrari.

Есть еще один момент. Современные машины Формулы 1 настолько надежны, что гонщики ведущих команд могут зарабатывать за сезон горы очков. Гоняйся Шумахер в 1980-е, его горы были бы намного ниже, потому что машина под ним не раз сломалась бы.

Бессмысленно горевать по ушедшим временам. Бессмысленно проводить сравнения между гонщиками, представляющими разные поколения. Каждая эпоха в истории Формулы 1 имеет свои сложности, и можно сказать, что во времена Шумахера гонки Гран-при были сложны по-своему, иначе, чем прежде.

Уже после ухода Шумахера мне довелось поучаствовать в дискуссии с Гэри Андерсоном на радио. Я тогда задал вопрос, почему Шумахер позволял себе так много. «Ответ прост, — сказал Андерсон, — Это же сверхконкурентные люди, ведущие борьбу в экстремальнейших условиях. Иногда они делают ошибки или заходят слишком далеко».

Как кто-то сказал о Сенне: иногда хотеть чего-либо можно слишком сильно.

Они действуют слишком жестко или не слишком красиво, в зависимости оттого, как вы это видите. Столкновение с Хиллом в 1994-м было (пользуясь дипломатическим языком) неоднозначным. Бортовая камера показала все с убийственной очевидностью в столкновении с Вильнёвом в Хересе в 1997-м. И вновь бортовая камера показала все, как было, когда в 2006-м Михаэль «запарковался» в повороте «Раскасс». Такие моменты в Формуле 1 воспринимаются как груз на одной чаше весов, на которых оцениваются достижения Михаэля Шумахера.

В Монце, где Михаэль сообщил об уходе, Фернандо Алонсо сказал в интервью испанскому радио: «Михаэль — самый неспортивный гонщик, заслуживший больше всех штрафов в истории Формулы 1, но невозможно не признавать тот факт, что он был лучшим гонщиком…»

Точнее не скажешь!

Ferrari во времена Шумахера тоже оказалась в ситуации, когда любить ее было непросто. Команде тоже приходилось играть жестко и не всегда красиво, самым ярким примером чего была история с приказом Баррикелло пропустить Шумахера к победе на Гран-при Австрии. Казалось, весь мир в этот момент зашелся в крике: «Фол!» Но Ferrari была непреклонна.

Это было корпоративным решением, принятым с учетом интересов материнской компании Fiat. Подходить к этому событию с позиций этики пятидесятых, шестидесятых, семидесятых годов неразумно. Шумахер каждый день проживал в условиях такого прессинга, с каким и близко не были знакомы Стирлинг Мосс, Хуан Фанхио, Джим Кларк или Джеки Стюарт. Зато Шумахеру и не снились те переживания, которые выпали на их долю в их времена. Другими словами, сравнивать эти эпохи довольно проблематично.

На мой взгляд, есть несколько факторов, определяющих принадлежность Шумахера к числу величайших гонщиков всех времен. Как уже сказал Росберг, он привнес в гонки Гран-при уникальный уровень физической и психологической подготовки, приправив это всеобъемлющим вниманием к мелочам. Мао Цзедун как-то сказал: «Когда враг наступает, мы отходим. Когда он устает, мы переходим в наступление». В случае с Михаэлем этот принцип работал только наполовину: он никогда не уставал, всегда был в атаке.

Он отличался почти гипнотическим умением устанавливать контроль над ходом гонок, использовать любой шанс, находить положительные моменты в самой проигрышной ситуации. Начинается дождь? Мне это подходит больше, чем другим! Шестнадцатый на старте в Спа? Попробуем победить с такой позиции! Завяз в трафике на Хунгароринге? Пересчитай тактику, Росс, а я ее реализую! Осталась всего одна передача? О'кей, поедем, как на спорт-прототипе…

И это приводило к неожиданным выводам, один из которых особенно поражал тех, кто работал с Михаэлем: за редкими исключениями, он гонялся как бы сам с собой, сохраняя немалые резервы, которые подключал, если в этом возникала необходимость. Только великие отличаются умением сохранять резервы и знать, когда и как ими воспользоваться. Именно в такие моменты мы и становились свидетелями настоящих гоночных шедевров.

Он понимал, какие психологические силы движут командой, и команда работала на него, зная, что он обратит всеобщие усилия в очередную победу. И Михаэль всегда отвечал команде,

подчеркивая неоценимость ее вклада в совместные достижения, и делал это совершенно искренне. За целое десятилетие, бурное, жаркое, триумфальное десятилетие для Ferrari, некогда знаменитой своими бесконечными сплетнями и подковерными интригами, я не помню ни одного критического замечания в адрес команды! Конечно, это результат корпоративной политики, но в неменьшей степени это следствие гармонии, установившейся с приходом Шумахера и благодаря его многочисленным победам. К тому же Михаэль имел некоторое влияние на подбор ключевых фигур в команде, которую собирал Жан Тодт, а значит, также принадлежал команде, как и она ему. Такое не удавалось ни одному гонщику в истории автоспорта.

Тодт даже как-то сказал (в интервью Алану Хенри, опубликованному в британской Guardian): «Все знают, что я люблю Михаэля. Я люблю его! Не в смысле — он мне нравится. Я люблю его как сына. В жизни всегда нужно точно знать, почему ты терпишь неудачи, почему ты добиваешься успехов. Мы честны перед собой. Любой из нас играет в компании важную роль и с уважением относится к другому».

Росс Браун сказал мне как-то, задолго до того, как Шумахер сообщил об уходе: «Чемпионаты выигрываются командами, а не отдельными личностями, а у нас очень хорошая команда, включая, естественно, Михаэля с его мастерством и Жана Тодта у руля. Тодт проделал изумительную работу и не получил за это достойных почестей. Искренне жаль, что люди просто не понимают, в чем заслуги Тодта!»

Мы говорили с Брауном о команде, и он немного рассказал о том, что, как правило, скрыто от стороннего взгляда.

До прихода Михаэля это была совсем другая команда?

«У людей короткая память, вот почему, на мой взгляд, заслуги Жана Тодта не оценены по достоинству. Большой недостаток нашей прессы заключается в том, что она не понимает, что происходит на самом деле. Журналисты судят со стороны, их мнения разносятся повсюду, распухая, словно снежный ком, и этот процесс иногда не остановить. Тодт сыграл чрезвычайно важную роль, сумев сплотить команду».

А что представляет собой Михаэль?

«На мой взгляд, те, кто с ним знаком, испытывают к нему, по меньшей мере, огромное уважение, а большинство из тех, кто его знает, относятся к нему просто с обожанием. Поговорите с любым их тех, кто работал в Benetton, — они любят Михаэля! Они считают

его великим гонщиком, настоящим подарком для команды, и все они относятся к нему с уважением. А те, кто работает непосредственно с Михаэлем, просто в восторге от него».

Может быть, заносчивым его считают те, кто не знает его лично?

«Пару лет назад был у меня такой случай. Мой бухгалтер приехал на Гран-при Великобритании в субботу и вечером вместе с женой и сыном побывать у нас в боксах. Сын был страстным поклонником Михаэля, а супруга принадлежала к числу тех, кто верил в имидж, созданный прессой. Я их представил, и они поболтали с Михаэлем о том о сем. Несколько дней спустя супруга моего бухгалтера прислала мне письмо: она была просто очарована Михаэлем. Она представляла его себе как убогого немца, а оказалось, что это совершенно не так. Она призналась, что Михаэль ее просто покорил. Вот вам и разница между тем, что пишет пресса, и тем, что думают люди, которые работают рядом с Михаэлем».

Росс продолжает:

«На мой взгляд, это очень искренний человек. Конечно, он чрезвычайно амбициозен, может действовать очень жестко, с чем можно не соглашаться. У нас бывают споры на профессиональном уровне о том, что и как надо сделать, но он никогда не опускается до подковерных интриг, он все всегда делает открыто. Он очень и очень откровенен».

И ваши взгляды совпадают?

«Да, в большинстве случаев совпадают».

Но вы же не телепаты? Я готов считать вас ясновидящим, но телепатия — это уж слишком!

«Нет, нет, конечно!»

А бывает так, что когда вы звоните ему, чтобы сказать: «Так, переходим к плану В», он отвечает: «Я знал, что ты это скажешь, ждал твоего сигнала».

«Нет, такого с нами не бывало, но некоторое чувство сопереживания, думаю, присутствует. Я знаю, что он собирается сделать, и, думаю, он знает, что собираюсь делать я: это когда мы оба знаем, что есть только один способ продвинуться вперед».

Можно ли найти более удачное описание сути командной работы!

Если вы интересуетесь историей, то без труда вспомните гонщиков, более талантливых, чем Шумахер, больше рисковавших, обладавших более высокой скоростью, более ярким стилем, большей популярностью, доставлявших большее удовольствие, больше радовавшихся своим успехам, более охотно шедших на контакт, действовавших на трассе более корректно…

Стерлинг Мосс, давая интервью The Times уже после ухода Шумахера, сказал: «На мой взгляд, это один из лучших на сегодняшний день гонщиков, но его репутация запачкана. Таких ни за что нельзя причислить к числу самых великих — даже в шутку. Я бы сказал, он принадлежит ко второму эшелону, к числу лучших из этого ряда, но в моем понимании его никак нельзя считать одним из великих. Я с удовольствием следил за Михаэлем. Думаю, он сделал огромное дело и для Ferrari, и для всего автоспорта, но для меня весьма красноречивым был эпизод в Монако в этом году… Парень пользуется таким признанием, но при этом действует так, что люди вроде меня отказываются воспринимать его как великую личность».

Низводить семикратного чемпиона мира, обладателя 91 победы, 1369 очков до уровня лучшего из второразрядных гонщиков — это сильно! Тем более сильно в эпоху, когда победа оправдывает все.

Мне довелось побеседовать с Моссом на следующий день после Гран-при Японии, и он подтвердил, что его высказывание передано точно. Поясняя свою точку зрения, он сказал: «Шумахер допускает слишком много ошибок, чтобы сравнивать его с Фанхио или Кларком, которые не ошибались никогда». Я возразил, заметив, что эти ошибки объясняются тем, что машины стали более безопасными, а Фанхио с Кларком просто не могли себе позволить совершить ошибку. Он согласился с этим, но, по-моему, не счел мои аргументы достаточно убедительными.

Стюарт, признавая, что с точки зрения статистики Шумахеру нет равных, отмечает его психологические слабости, проявившиеся в Аделаиде, Хересе и конечно же в Монако. Найти этому разумное объяснение он не в силах. Проступки были настолько очевидны, что Михаэлю стоило разок-другой устроить хорошую порку.

Право каждого самостоятельно определять баланс между шумахеровской силой, шумахеровской порочностью и его достижениями. Одно очевидно: за годы своей карьеры он никого не оставил равнодушным. Одни яростно на него нападали, другие не менее яростно защищали. При этом образ хорошего и плохого парня постоянно менялся — иногда непредсказуемо и, как правило, на гоночных скоростях.

Со временем воспоминания о происшествиях сотрутся из памяти, а статистика успехов останется, и новые поколения гонщиков, в том числе и тех, кто еще не родился, будут сравнивать себя с Шумахером. В глазах этих ребят Михаэль будет выглядеть потрясающим гонщиком.

Каким он, собственно, и был.

Приложение № 1. Его гонки

дк — дисквалификация; **нф** — не финишировал; **ну** — не участвовал; **не** — не стартовал; **бк** — быстрый круг; **нз** — внезачетная гонка; **п** — поул; **кв** — квалификация; **сх** — сход; **SWC** — чемпионат мира в классе спорт-прототипов.

Картинг

1984	Юниорский чемпионат Германии	1
1985	Юниорский чемпионат Германии	1
	Юниорский чемпионат мира (Ле-Ман)	2
1986	Чемпионат Германии	
	(9-й в Гаршмиге, 4-й в Оденвальде,	
	1-й в Утерзене, 2-й в Хагене)	3
	Мункхольм, 79 очков. Рабе, 49. Шумахер, 47	
	Отбор на Чемпионат Европы	
	в Северной зоне (Гетеборг)	2
	Финал чемпионата Европы (Оппенрод)	3
1987	Чемпионат Германии	
	(1-й в Керпене, 3-й в Гестхахте.	
	1-й в Фассберге, 1-й в Виттенборне,	
	3-й в Фульде, 1-й в Оппенроде,	
	1-й в Бург-Брюггене, 2-й в Вальдорфе)	1
	Шумахер, 127 очков. Хантшер, 112. Грун, 68.	
	Отборы на Чемпионат Европы	
	в Северной зоне (Генк)	2
	Финал чемпионата Европы (Гетеборг)	1
	Гран-При Южной Африки (Кьялами)	2

Таблица 5

Младшие формулы

1988 год

ФК — Формула Koenig; **ЕФ** — Евросерия Формулы Ford 1600; **ГФ** — немецкая Формула Ford 1600; **ФФ** — Фестиваль Формулы Ford 1600.

24 апреля	ФК	Хоккенхайм	Fiat	1
8 мая	ФК	Нюрбургринг	Fiat	1
	ГФ		Van Diemen	5
22 мая	ФК	Золдер	Flat	2
29 мая	ГФ	Берлин	Van Diemen	2
5 июня	ГФ	Майнц	Van Diemen	1
12 июня	ФК	Гамбург	Fiat	1
23 июля	ГФ	Нюрбургринг	Van Diemen	5
24 июля	ФК	Люксембург	Fiat	1
31 июля	ЕФ	Остеррайхринг	Van Diemen	2
7 августа	ЕФ	Киутсторп	Van Diemen	2
14 августа	ГФ	Зандфорт	Van Diemen	2
21 августа	ФК	Зигерланд	Fiat	1
28 августа	ГФ	Зальцбург	Van Diemen	1
11 сентября	ФК	Золдер	Fiat	1
	ЕФ		Van Diemen	п/сх
	ГФ		Van Diemen	1
18 сентября	ЕФ	Зандфорт	Van Diemen	1
2 октября	ФК	Хоккенхайм	Fiat	1/бк
16 октября	ФК	Хоккенхайм	Fiat	1
23 октября	ФК	Нюрбургринг	Fiat	1/п
30 октября	ФФ	Брэндс-Хетч	Van Diemen	сх

ФК: Шумахер, 192 очка. Хуттер, 131. Швиталла, 122.
ЕФ: Сато, 80 очков. Шумахер, 50. Вагнер, 45.
ГФ: Вагнер, 177 очков. Кощеняк, 156. Крейтцпойнтнер, 146. Шумахер, 124.

Таблица 6

1989 год

Формула 3, чемпионат Германии

18 марта нз	Хоккенхайм	Reynard 893 VW	2/бк
2 апреля нз	Хоккенхайм	Reynard 893 VW	1
16 апреля	Хоккенхайм	Reynard 893 VW	3
30 апреля	Нюрбургринг	Reynard 893 VW	3
28 мая	АФУС	Reynard 893 VW	3
11 июня	Брно	Reynard 893 VW	5
18 июня	Цельтвег	Reynard 893 VW	1/п
2 июля	Хоккенхайм	Reynard 893 VW	3
9 июля	Вунсторф	Reynard 893 VW	12
29 июля	Хоккенхайм	Reynard 893 VW	нф
6 августа	Дифхольц	Reynard 893 VW	4
9 сентября	Нюрбургринг	Reynard 893 VW	5
24 сентября	Нюрбургринг	Reynard 893 VW	1/п
30 сентября	Хоккенхайм	Reynard 893 VW	3
26 ноября	Гран-при Макао	Reynard Spicss VW	сх

Вендлингер, 164 очка. Френтцен. 163. Шумахер. 163.

Таблица 7

1990 год

Формула 3, чемпионат Германии; Чемпионат SWC

25 марта нэ		Хоккенхайм	Reynard 390 VW	1
31 марта		Золдер	Reynard 390 VW	п/нф
7 апреля		Хоккенхайм	Reynard 390 VW	п/19
21 апреля		Нюрбургринг	Reynard 390 VW	5
5 мая		АФУС	Reynard 390 VW	1/бк
20 мая	SWC	Сильверстоун	Mercedes C11	нф
2 июня		Вунсторф	Reynard 390 VW	1/п
30 июня		Норисринг	Reynard 390 VW	2
14 июля		Цельтвег	Reynard 390 VW	1/п/бк
22 июля	SWC	Дижон	Mercedes C11	2
4 августа		Дипхольц	Reynard 390 VW	1/бк
18 августа		Нюрбургринг	Reynard 390 VW	1/п/бк
19 августа	SWC	Нюрбургринг	Mercedes C11	2
1 сентября		Нюрбургринг	Reynard 390 Opel	4/п
7 октября	SWC	Мехико	Mercedes C11	1/бк
13 октября		Хоккенхайм	Reynard 390 VW	2
25 ноября	Ф3	Макао	Reynard Spiess	1
2 декабря	Ф3	Фудзи	Reynard Spiess	1

Немецкая Ф3: Шумахер, 148 очков. Ренсинг, 117. Кауфман, 81. SWC: 5-е, 21 очко.

Таблица 8

Приложение № 2. Большие гонки

Приведены данные: страна, трасса, дата, результат в первой и второй квалификации (место), стартовый ряд, обладатель поула (если это не Шумахер) и его результат, результат разминки (место), погода, итог гонки.

1991 год

Бельгия, Спа, 25 августа; Jordan 191; кв: 1:53.390 (8), 1:51.212 (7), р. 4; поул: Сенна, 1:47.811; разминка: 1.56.986 (4); тепло, сухо, сход, 0 кругов, сцепление.

Один из самых ярких дебютов в современной Формуле 1. За неделю до этого этапа Михаэль проехал за рулем Jordan лишь несколько тренировочных кругов — в тот раз он впервые сел за руль Формулы 1. Он ни разу прежде не выступал в Спа. Кв: переиграл своего напарника Андреа де Чезариса (дебютировал в Ф1 в 1980 году). На разминке ехал быстрее, чем Прост и Пике. Гонка: на старте спалил сцепление.

Италия, Монца, 8 сентября; Benetton B191; кв: 1:22.471 (7), 1:22.553 (7), р. 4; поул: Сенна, 1:21.114; разминка: 1:27.435 (7); тепло, сухо; 5 место.

История со скандальным переходом из Jordan в Benetton нисколько не повлияла на Михаэля. Кв: переиграл своего нового напарника Пике. Гонка: машина была отлично сбалансирована, и он прошел гонку без смены шин, не опускаясь ниже 7 места, и финишировал в 34.4 секунды позади победителя Найджела Мэнселла.

Чемпионат мира спорт-прототипов (далее — WCS), Маньи-Кур, 15 сентября; Mercedes C291; кв: 1:22.784 (3); поул: Янник Дальмас (Peugeot), 1:21.821; тепло, солнечно, сход на 23 круге, потек радиатор.

Шумахер, выступавший в паре с Вендлингером, отлично стартовал, удержавшись позади пары Peugeot. На 9 круге он столкнулся с Porsche, заехал в боксы на ремонт, начал отыгрываться, но ослаб хомут на трубке охлаждающей жидкости, и Шумахер, окутанный дымом, остановился на обочине.

Португалия, Эшторил, 22 сентября; Benetton B191: кв: 1:16.477 (12), 1:15.578 (8), р. 5; поул: Патрезе, 1:13.001; разминка: 1:20.477 (15); жарко, сухо, 6 место.

Солидная гонка, несмотря на две остановки для замены шин. Почти на круг отстал от победившего Патрезе.

Испания, Барселона, 29 сентября; Benetton B191; кв: 1:19.733 (5), 1:20.779 (12), р. 3; поул: Бергер, 1:18,751; разминка: 1:47.088 (11); тепло, сыро; 6 место.

И вновь отлично сбалансированная машина, но Михаэль

допустил разворот, а затем еще раз ошибся, запросив у команды пит-стоп.

WSC, Мехико, 6 октября; Mercedes C291; кв: 1:20.332 (2); поул: Филипп Альо (Peugeot), 1:19.229.

Великолепный результат, показанный в квалификации, не удалось подкрепить успехами в гонке, по ходу которой пошел дождь: полетел маслонасос.

Япония, Сузука, 20 октября; Benetton B191; кв: 1:39.742 (9), 1:38.363 (9), р. 5; поул: Бергер, 1:34.700; разминка: 1:44.319 (9); сухо, тепло; сход на 34 круге, мотор.

Поднялся на 5 место, после пит-стопа откатился ни несколько позиций назад.

WSC, Аутополис, Япония, 27 октября; Mercedes C291; кв: 1:30.261 (6); поул: Тео Фаби (Jaguar), 1:27.188; облачно, туман; победа.

Шумахер и Вендлингер отлично провели гонку и, когда из-за проблем с мотором Дальмас откатился назад, спокойно довели свой Mercedes до победы, чему Шумахер был удивлен: «На тренировке мы спалили массу моторов».

Австралия, Аделаида, 3 ноября; Benetton B191; кв: 1:15.840 (5), 1:15.508 (5), р. 3; поул: Сенна, 1:14.041; разминка: 1:20.010 (5); сыро; авария и сход на 5 круге.

Кв: в лучшей попытке не попал в передачу. Гонка: в условиях проливного дождя шел четвертым, затем откатился на 5 место, допустил разворот, пытаясь обогнать Пике, и ударил в Ferrari Жана Алези.

SWC: 9 место, 43 очка
Ф1: 12 место, 4 очка

1992 год

Южная Африка, Кьялами, 1 марта; Benetton B191B; кв: 1:18.251 (5), 1:17.635(6), р. 3; поул: Мэнселл (Williams), 1:15.486; разминка: 1:19.775 (2); сухо, тепло; 4 место.

Первая гонка первого полного сезона в Ф1 (напарник — Мартин Брандл). Кв: развернулся и перекрутил мотор. Гонка: забрало шлема заливало маслом от шедшего Ferrari. Сорвал разом три накладные пленки вместо одной. Когда использовал четвертую, пришлось вытирать забрало перчаткой.

Мексика, Мехико, 22 марта; Benetton B191B; кв: 1:17.554 (2), 1:17.292 (3), р. 2; поул: Мэнселл, 1:16.346; разминка: 1:19.280 (4); жарко, сухо; 3 место (первый подиум).

Квалификацию и гонку ехал на запасной машине. Брандл пропустил его вперед и после схода Сенны на 11-м круге (отказ трансмиссии) Шумахер финишировал третьим за непобедимыми Williams, завоевав свой первый подиум.

Бразилия, Интерлагос, 5 апреля; Benetton B191B; кв: 1:18.541 (3). 1:18.582 (5), р. 3; поул: Мэнселл, 1:15.703; разминка: 1:20.204 (3); жарко, сухо; 3 место.

Квалификация: перекрутил мотор и из-за этого развернулся. Гонка: не в силах держать темп Williams, финишировал в круге позади победившего Мэнселла.

Испания, Барселона, 3 мая; Benetton B192; кв: 1:21.195 (2), р. 1 (впервые); поул: Мэнселл, 1:20.190; разминка: 1:44.691 (9); прохладно, сыро; 2 место.

Квалификация: на вторую квалификацию пришелся дождь, но Михаэль успел в первой показать отличный результат, после чего вылетел с трассы. Гонка: быстро прошел Сену, затем Алези, а когда вылетел Патрезе, привел новый B192 к финишу на второй позиции в 24 секундах позади Мэнселла.

Сан-Марино, Имола, 17 мая; Benetton B192; кв: 1:23.701 (4), 1:24.177 (6), р. 3; поул: Мэнселл, 1:21.842; разминка: 1:26.555 (3); сухо, жарко; сход: в результате разворота разбил подвеску.

В квалификации у Михаэля сгорел мотор. Шел шестым, раз за разом пытаясь пройти Брандла, пока не развернулся в «Ривацца». Довел машину до боксов, но повреждения оказались слишком серьезными.

Монако, Монте-Карло, 31 мая; Benetton B192; кв: 1:23.150 (6), 1:21.831 (6), р. 3; поул: Мэнселл, 1:19.495; разминка: 1:25.162 (6); тепло, сухо; 4 место.

В Монако Михаэль прежде не гонялся, но быстро освоился на сложной трассе, несмотря на разворот и контакт с отбойником. На старте он и Алези «поцеловали» друг друга, Жан откатился назад, Михаэль до финиша шел четвертым в гонке, принесшей Сенне неожиданную победу над Мэнселлом.

Канада, Монреаль, 14 июня; Benetton B192; кв: 1:20.456 (5), 1:21.045 (4), р. 3; поул: Сенна, 1:19.775; разминка: 1:23.460 (4); жарко, сухо; 2 место.

Уже традиционная (!) перекрутка мотора в квалификации. В гонке Михаэль шел за Брандлом, пока тот не выбыл из-за технических проблем. Мэнселл вылетел, у Сенны возникли проблемы с электрооборудованием, и победил Бергер, а Михаэль финишировал вторым.

Франция, Маньи-Кур, 5 июля; Benetton B192; кв: 1:16.969 (5), 1:15.569 (5), р. 3; поул: Мэнселл, 1:13.864; разминка: 1:32.690 (8); сухо, затем дождь; сход на 17 круге, авария.

Из-за проблем с коробкой передач в пятницу Михаэлю пришлось воспользоваться запасной машиной и в субботу улучшить позицию не сумел. На первом круге поддел Сенну в шпильке «Аделаида», но гонка была остановлена. Вскоре после рестарта столкнулся со Стефано Моденой (Jordan).

Великобритания, Сильверстоун, 12 июля; Benetton B192; кв: 1:22.066 (4), 1:41.227 (7), р. 2; поул: Мэнселл, 1:18.965; разминка: 1:26.259 (3); жарко, сухо; 4 место.

Явно почувствовал себя увереннее, заговорил о необходимости раскрыть потенциал машины. Поначалу боролся с Брандлом и Сенной. У Сенны возникли проблемы с трансмиссией, Брандл финишировал третьим. Шумахер четвертым.

Германия, Хоккенхайм, 26 июля; Benetton B192; кв: 1:42.183 (5), 1:41.132 (6), р. 3; поул: Мэнселл, 1:37,60; разминка: 1:45.106 (7); жарко, сухо; 3 место.

Вылетел с трассы во второй квалификации. Под занавес гонки Патрезе, обогнавший Михаэля незадолго до этого, вылетел с трассы, вернув Шумахеру третью позицию.

Венгрия, Хунгароринг, 16 августа; Benetton B192; кв: 1:17.070 (4), 1:16.524 (4), р. 2; поул: Патрезе, 1:15.476; разминка: 1:20.154 (5); жарко, сухо; авария и сход на 63 круге.

В субботу шел на поул, но дважды не справился с управлением. К середине гонки шел третьим, но вскоре после удара от Брандла потерял заднее крыло и улетел с трассы в первом повороте.

Бельгия, Спа. 30 августа; Benetton B192; кв: 1:53.221 (3), 2:11.770 (4), р. 2; поул: Мэнселл, 1:50.545; разминка: 1:56.571 (2); тепло, сухо-сыро-сухо; бк, победа (и то и другое — впервые).

В субботу дождь не позволил Михаэлю попасть в первый ряд стартового поля, а в воскресенье позволил проявить свои лучшие качества — и он, Шумахер, оказался везучим! Его развернуло, после чего перед ним оказался Брандл, Михаэль увидел, что у напарника пузырятся шины, и тут же отправился за сликами. Момент для этого оказался как нельзя более удачным. Так Шумахер одержал свою первую победу.

Италия, Монца, 13 сентября; Benetton B192; кв: 1:24.143 (6), 1:23.629 (4), р. 3; поул: Мэнселл, 1:22.221; разминка: 1:27.377 (5); жарко, сухо; 3 место.

Традиционный (!!) разворот во второй квалификации. На старте воткнулся в хвост Ligier Тьери Бутсена, съездил поменять носовой обтекатель и с последнего места мощно пошел на прорыв: 16-й на 10 круге, 7-й на 20-м, пятый на 30-м. За четыре круга до финиша сместил с третьего места Риккардо Патрезе.

Португалия, Эшторил, 27 сентября; Benetton B192; кв: 1:15.356 (5). 1:15.890 (5), р. 3; поул: Мэнселл, 1:13.041; разминка: 1:24.861 (25); тепло, сухо; 7 место.

Квалификация без приключений, но на формирующем круге заглох мотор, и стартовать пришлось последним. Потом был прокол и внеплановый пит-стоп. Итог: финиш в двух кругах позади победителя, Мэнселла.

Япония, Сузука, 25 октября; Benetton B192; кв: 1:40.922 (5), р. 3; поул: Мэнселл, 1:37.360; разминка: 1:44.778 (6); тепло, сухо; сход на 13 круге, отказ коробки передач.

У него было впечатление, что в квалификации он использовал возможности машины на сто процентов. В гонке до схода шел третьим.

Австралия, Аделаида, 8 ноября; Benetton B192; кв: 1:15.210 (5), 1:16.613 (5), р. 3; поул: Мэнселл, 1:13.732; разминка: 1:18.550 (5); тепло, сухо; бк. 2 место.

Да, верно — в квалификации развернуло… В гонке к 35 кругу пробился на второе место, которое удержал до финиша. Проиграл Бергеру всего 0.7 секунды, но Герд под занавес гонки сбросил темп.

Мэнселл: 108 очков, Патрезе: 56, Шумахер: 53, Сенна: 50.

1993 год

Южная Африка, Кьялами, 14 марта; Benetton B192A: кв: 1:17.507 (3), 1:17.261 (3), р. 2; поул: Прост (Willams), 1:15.696, разминка: 1:19.961 (3); жарко, облачно; сход из-за аварии на 39 круге.

Этот этап расставил фаворитов по приоритетам: впереди Прост на великолепном Williams, за ним Сенна и теперь уже Шумахер (напарником которого в этом сезоне стал Патреэе). Прост легко растворился вдали, а Сенна блокировал попытки прорыва со стороны Шумахера, пока не пошел на рискованный маневр, закончившийся столкновением. Шумахер развернулся и заглох.

Бразилия, Интерлагос, 28 марта; Benetton B192A; кв: 1:19.061 (4), 1:17.821 (4), р. 2; поул: Прост, 1:15.866; разминка: 1:21.781 (6); сухо, затем дождь; бк, 3 место.

Шумахер сражался с Сенной за третье место в квалификации, пока не вылетел с трассы. В гонке поднялся на второе, затем на трассу обрушился ливень, и Шумахер потерял позицию в результате штрафа стоп-энд-гоу за обгон под желтыми флагами. Под занавес гонки обошел Херберта (Lotus) и финишировал третьим, отстав от победителя (Сенны) на 45 секунд.

Гран-при Европы, Донингтон, 11 апреля; Benetton B193B; кв: 1:26.264 (7), 1:12.008 (3), р. 2; поул: Прост, 1:10.458; разминка: 1:31.302 (6); сыро; сход на 22 круге в результате аварии.

По итогам квалификации Михаэль чувствовал, что машина позволяет рассчитывать на большее, но в гонке, проходившей в дождь и ставшей бенефисом Айртона Сены, не удержался на скользкой трассе, когда шел пятым.

Сан-Марино, Имола, 25 апреля; Benetton B193B; кв: 1:23.988 (3), 1:23.919 (3), р. 2; поул: Прост, 1:22.770; разминка: 1:27.166 (4); сыро, затем сухо; 2 место.

Уверенный результат в квалификации и в гонке. На старте проиграл одну позицию, но отыгрался, обошел всех, кто был впереди, за исключением Проста.

Испания, Барселона, 9 мая; Benetton B193B; кв: 1:21.148 (4), 1:20.520 (4), р. 2; поул: Прост, 1:17.809; разминка: 1:24.229 (4); жарко, сухо; бк, 3 место.

Что-то попало в глаз, и это помешало в полную силу провести квалификацию. В гонке шел четвертым с 1 по 41 круг, в том числе и в период пит-стопов, затем у Дэймона Хилла отказал двигатель, и Шумахер поднялся на подиум.

Монако, Монте-Карло, 23 мая; Benetton B193B; кв: 1:40.780 (3), 1:21.190 (2), р. 1; поул: Прост, 1:20.557; разминка: 1:24.220 (2); Жарко, сухо; сход из-за отказа активной подвески на 32 круге.

Шумахер во второй раз в своей карьере получил право стартовать из первого ряда. Вышел в лидеры после того, как Прост отправился отрабатывать штраф за фальстарт, и сошел, когда на его машине отказала гидравлика.

Канада, Монреаль, 13 июня; Benetton B193B; кв: 1:20.808 (3), 1:20.945 (3), р. 2; поул: Прост, 1:18.987; разминка: 1:23.454 (2); жарко, сухо; бк, 2 место.

Шумахер с одобрением отозвался о своей машине. Проиграв старт, он пробился на третье место, а затем и на второе, когда у Сенны отказал генератор.

Франция, Маньи-Кур, 4 июля; Benetton B193B; кв: 1:16.720 (3), 1:16.745 (7), р. 4; поул: Хилл (Williams), 1:14.382; разминка: 1:20.181 (5); тепло, сухо; бк, 3 место.

На субботнюю квалификацию поставили жесткие шины, которым не хватало сцепления. Стартовав из четвертого ряда, к 48 кругу дотянулся до четвертой позиции, сразу вслед за Сенной. Дважды менял шины против одного пит-стопа у Сенны, для которого это было ошибкой — третье место Айртон упустил.

Великобритания, Сильверстоун, 11 июля; Benetton B193B; кв: 1:37.264 (сыро), 1:20.401 (3). р. 2; поул: Прост, 1:19.006; разминка: 1:26.106(3); прохладно, сухо; 2 место.

Вылетев в субботу с трассы в «Копс», воспользовался машиной Патрезе, проехав круг почти на 2 секунды быстрее напарника и на полторы быстрее, чем Сенна. Удержался в группе лидеров в гонке и, когда сошел Хилл (мотор), вышел на второе место.

Германия, Хоккенхайм, 25 июля; Benetton B193B; кв: 1:39.640 (2), 1:39.580 (3), р. 2; поул: Прост, 1:38.748; разминка: 1:59.951 (4); тепло, сухо; бк, 2 место.

На скоростной трассе, как и предполагалось, Williams были непобедимы в квалификации. В гонке лидировал Хилл перед

Простом, но получил прокол — и второе место досталось Шумахеру.

Венгрия, Хунгароринг, 15 августа; Benetton B193B; кв: 1:16.003 (2), 1:15.228 (3), р. 2; поул: Прост, 1:14,631; разминка: 1:19.217 (2); жарко, сухо; сход на 26 круге из-за отказа бензонасоса.

Хорошая попытка в пятницу, но в субботу быстрее оказался Хилл. В гонке шел третьим.

Бельгия, Спа, 29 августа; Benetton 193B; кв: 1:50.305 (3), 1:49.075 (3), р. 2; поул: Прост, 1:47.571; разминка: 1:53.557 (2); жарко, сухо; 2 место.

В квалификации настраивал машину так, чтобы пройти «О'Руж» без сброса газа. В гонке плотно преследовал пару Williams, в «Ле Комб» прошел Проста, на финише уступил Хиллу всего 3.6 секунды.

Италия, Монца, 12 сентября; Benetton B193B; кв: 1:23.888 (6), 1:22.910 (5). р. 3; поул: Прост, 1:21.179; разминка: 1:25.038 (3); жарко, сухо; сход из-за отказа двигателя на 21 круге.

Не удалось подобрать верные настройки в квалификации, в гонке шел вторым вслед за Простом, пока не рванул двигатель.

Португалия, Эшторил, 26 сентября; Benetton B193B; кв: 1:13.403 (5), 1:14.135 (8), р. 3; поул: Хилл, 1:11.494; разминка: 1:17.750 (12); солнечно, сухо; победа.

Лидировал с 30 круга. За девять кругов до этого поменял шины и собирался сделать это еще раз. Прост, шедший сзади, был в шаге от титула, наседал, атаковал, и Шумахер не стал рисковать вторым пит-стопом. Вместо этого, применив все свое мастерство, он удержал француза позади с помощью серии резких обгонов, отстающих и блокирующих маневров.

Япония, Сузука, 24 октября; Benetton B193B; кв: 1:38.589 (2), 1:37.530 (4), р. 2; поул: Прост, 1:37.154; разминка: 1:43.561 (3); сухо, затем дождь; сход на 10 круге в результате аварии.

В квалификации выложился до конца. В гонке пытался обойти Хилла, который атаковал Бергера (Ferrari). Столкнувшись с Дэймоном, помял подвеску.

Австралия, Аделаида, 7 ноября; Benetton B193B; кв:

1:14.098 (3), 1:14.494 (2), p. 2; поул: Сенна, 1:13.371; разминка: 1:16.675 (2); тепло, сухо: сход на 19 круге из-за отказа мотора.

Со старта шел четвертым, несмотря на ранний тактический пит-стоп. Ехал быстро, практически в темпе Williams.

Прост: 99 очков, Сенна: 73, Хилл: 69, Шумахер: 52.

1994 год

Бразилия, Интерлагос, 27 марта: Benetton B194: кв: 1:16.575 (2), 1:16.290 (2), р. 1; поул: Сенна (Williams), 1:15.962; разминка: 1:20.035 (10); тепло, сухо; бк, победа.

Сенна перешел в Williams и считался главным фаворитом сезона. Но Шумахер заметно окреп и твердо заявил о своих намерениях. К квалификации ехал с температурой и все равно получил место в первом ряду. В лидеры вышел после первого пит-стопа, и Сенна в погоне за ним вылетел с трассы.

Тихоокеанский Гран-при, Аида. 17 апреля; Benetton B194; кв: 1:10.440 (2), не участвовал, р. 1; поул: Сенна, 1:10.218; разминка: 1:14.023 (1); тепло, сухо; бк, победа.

Становилось жарче и жарче, и Шумахер не вышел на вторую квалификацию, чтобы поберечь шины (7 комплектов на уик-энд) на возможный второй пит-стоп. Блестящий старт — и Сенна, пытаясь не отпустить от себя немца, столкнулся с Хаккиненом. Михаэль лидировал от старта до финиша.

Сан-Марино, Имола, 1 мая; Benetton B194; кв: 1:22.015 (2), 1:21.885 (1), р. 1; поул: Сенна, 1:21.548; разминка: 1:24.978 (11); жарко, сухо; победа.

Гонка, перевернувшая мир. Сенна лидировал со старта, Шумахер его преследовал. После столкновения на старте пелетон несколько кругов вел за собой сейфти-кар, через круг после рестарта Сенна разбился в «Тамбурелло». Достойных соперников у Шумахера в Формуле 1 не осталось на целое десятилетие.

Монако, Монте-Карло, 15 мая; Benetton B194; кв: 1:20.230 (1), 1:18.560 (1), поул (первый о карьере); разминка: 1:21.294 (1); тепло, сухо; бк, победа.

Завоевав первый в карьере поул, Шумахер все же стартовал со второй позиции. Первая осталась незанятой в память о Сенне. Начиная со второй квалификации шел стабильно быстро, а затем в гонке опередил Брандла (McLaren) на 37.5 секунд.

Испания, Барселона, 29 мая; Benetton B194; кв: 1:23.426 (1), 1:21.908 (1), п; разминка: 1:23.925 (2); тепло, сухо; бк. 2 место.

На 24 круге коробку заклинило на пятой передаче. Несмотря на это, Шумахер провел пит-стоп и дошел до финиша вторым.

Канада, Монреаль, 12 нюня; Benetton B194; кв: 1:26.820 (2). 1:26.178 (1), п; разминка: 1:29.079 (10); облачно, временами дождь; бк, победа.

Выиграл квалификацию, затем лидировал от старта до финиша. Если у кого-то и были сомнения относительно нового фаворита Ф1, теперь они полностью развеялись.

Франция, Маньи-Кур, 3 июля; Benetton B194; кв: 1:17.085 (1), 1:16.707 (3), р. 2; поул: Хилл (Williams), 1:16.282; разминка: 1:18,743 (1); жарко, сухо; победа.

Доминировал в первой квалификации, но вылетел с трассы во второй. Из второго ряда проскочил на старте между гонщиками Williams, затем лидировал до финиша.

Великобритания, Силверстоун, 10 июля; Benetton B194; кв: 1:26.323 (1), 1:24.963 (2), р. 1; поул: Хилл, 1:24.960; разминка: 1:26.298 (2); жарко, сухо; финишировал вторым, дисквалификация.

Ошибка во второй квалификации стоила поула. Дальше ошибок было больше (см. главу 5), и закончилось все это дисквалификацией.

Германия, Хоккенхайм, 31 июля; Benetton B194; кв: 1:44.875 (3), 1:44.268 (4), р. 2; поул: Бергер, 1:43.582; разминка: 1:46.642 (1); тепло, облачно; сход на 20 круге из-за отказа мотора.

Длинные прямые Хоккенхайма не совсем подходили Benetton, и четвертое место на старте Шумахер воспринял с удовлетворением. Когда сгорел мотор, шел вторым вслед за Бергером.

Венгрия, Хунгароринг, 14 августа; Benetton B194; кв: 1:19.479 (1), 1:18.258 (1), п; разминка: 1:20.502; жарко, сухо; бк, победа.

Первый пример тотального превосходства Шумахера: он был самым быстрым во всех трех сессиях, лидировал от старта до финиша, исключая пит-стоп, показал лучшее время круга и, проведя три пит-стопа, финишировал первым, на 21 секунду опередив Хилла.

Бельгия, Спа, 28 августа; Benetton B194; кв: 2:21.494 (2, сыро). 2:25.301 (2, сыро), р. 1; поул: Баррикелло (Jordan), 2:21.163; пасмурно, сыро; 1 место, дисквалификация.

Рубенс Баррикелло удачно выбрал момент, чтобы под самый

занавес пятничной квалификации пройти круг по подсыхающей трассе — это был его первый поул. Шумахер лидировал от старта до финиша, но был дисквалифицирован за то, что толщина контрольной деревянной планки под днищем оказалась меньше положенного.

Михаэль был отстранен на две гонки за нарушения, допущенные в Силверстоуне, и не принимал участие в Гран-при Италии и Португалии.

Гран-при Европы, Херес, Испания, 16 октября; Benetton B194; кв: 1:24.207 (3), 1:22.762 (1), п; разминка: 1:24.402 (2); тепло, пасмурно; бк, победа.

Разочарование в первой квалификации, поединок с Хиллом за поул во второй. Гонку повел Хилл. Михаэль избрал тактику трех пит-стопов (против двух у Хилла) и вышел на первое место в момент первой дозаправки Хилла. Лидерство сохранил до финиша.

Япония, Сузука, 6 ноября; Benetton B194; кв: 1:37.209 (1). 1:57.128 (3, сыро), п; разминка: 1:59.431 (7); сыро; 2 место.

Шумахер был настолько уверен в своем успехе в квалификации, что использовал меньше попыток и меньше шин, чем Хилл. Гонку на 13 круге прервал ливень. К этому времени Шумахер на 6.8 секунды опережал Хилла. Исход Гран-при определялся по сумме двух заездов, и после рестарта на пит-стопе неудачно сработала команда Benetton. Хилл победил с преимуществом в 3.3 секунды.

Австралия, Аделаида, 13 ноября; Benetton B194; кв: 1:16.197(2), 1:32.627(1, сыро), р. 1; поул: Мэнселл (Williams), 1:16.179; разминка: 1:17.153 (3); тепло, сухо; бк, сход.

Поул в решающей гонке за звание чемпиона мира завоевал Мэнселл, но в борьбу Шумахера и Хилла он предпочел не вмешиваться. Михаэль лидировал, Дэймон его преследовал, прочитывая варианты для атаки. На 36 круге Шумахер вылетел с трассы, ударился в стенку, рассыпая элементы привода, выкатился обратно — и тут подъехал Хилл, который аварии не видел. Не имея возможности разобраться в ситуации, он пошел на обгон — и попал на Шумахера. Момент был спорный, но титул достался Михаэлю.

Шумахер: 92 очка, Хилл: 91, Бергер: 41.

1995 год

Бразилия, Интерлагос, 26 марта; Benetton B195; кв: 1:22.131 (6). 1:20.382 (1), р. 1; поул: Хилл (Williams), 1:20,081; разминка: 1:22.124 (3); облачно, тепло; бк, победа.

Изменив настройки машины, Михаэль подтянулся вплотную к Хиллу во второй квалификации. Лидировал на первых кругах, но различия в его и Хилла стратегии (3 пит-стопа у Шумахера, 2 — у Хилла) позволили Дэймону выйти вперед, но затем на его Williams развалилась подвеска. Лидерство подхватил Култард (Williams), но лишь до своего пит-стопа. Оба были дисквалифицированы за несоответствие топлива контрольным образцам, но затем штраф для гонщиков был отменен.

Аргентина, Буэнос-Айрес, 9 апреля; Benetton B195; кв: 1:57.056 (10), 1:54.272 (3), р. 2; поул: Култард, 1:53.241; разминка: 1:32.176 (4); тепло, облачно; бк, 3 место.

Вторую квалификацию Михаэль начал с вылета, но затем шел все быстрее и быстрее, едва не дотянувшись до поула. Вновь тактика трех пит-стопов, но на этот раз только третье место в 33.3 секунды позади победителя, Хилла.

Сан-Марино, Имола, 30 апреля; Benetton B195: кв: 1:27.274 (1), 1:27.413 (1), п; разминка: 2:02.359 (3); сыро, облачно; сход.

Отличная квалификация, лидировал до первого пит-стопа на 10 круге, затем на непрогретых шинах наскочил на лужу и вылетел.

Испания, Барселона, 14 мая; Benetton B195; кв: 1:23.535(4), 1:21.452(1), п; разминка: 1:23.432 (3, сыро); тепло, сухо, победа.

Радикально перестроив машину в пятницу вечером, взял поул, затем лидировал от старта до финиша с таким преимуществом, что не уступил первой позиции даже во время двух своих пит-стопов.

Монако, Монте-Карло, 28 мая; Benetton B195; кв: 1:24.146 (2), 1:22.742 (2), р. 1; поул: Хилл, 1:21.952; разминка: 1:25.230 (3); тепло, сухо; победа.

Небольшое столкновение в начале субботней квалификации отразилось на настройках машины, и Михаэль не смог отобрать поул у Хилла. Дэймон вел гонку до своего пит-стопа на 24 круге,

затем уступил лидерство Шумахеру, шедшему с одним пит-стопом. Во время его дозаправки вперед на один круг вышел Алези, после этого соперников у Шумахера не было.

Канада, Монреаль, 11 июня; Benetton B195; кв: 1:27.661 (1), 1:27.708 (1), п; разминка: 1:51.844 (4); облачно, тепло; бк, 5 место.

Лидировал до второго пит-стопа (57 круг), вызванного перебоями в работе коробки передач. Вернулся на трассу седьмым, пробился до пятого места в гонке, принесшей единственную победу Жану Алези (Ferrari).

Франция, Маньи-Кур, 2 июля; Benetton B195; кв: 1:18.893 (3), 1:17.512 (2), р. 1; поул: Хилл, 1:17.225; разминка: 1:37.695(4); жарко; бк, победа.

Попытка в последний момент взять поул была заблокирована соперником. Гонку вел Хилл. Шумахер его прессинговал, и все решилось на пит-стопе, где Хилл засиделся и вернулся в гонку вторым.

Великобритания, Сильверстоун, 16 июля; Benetton B195; кв: 1:28.397 (2), 1:48.204 (2), р. 1; поул: Хилл, 1:28.124; разминка: 1:30.665 (6); тепло, сухо; сход в результате столкновения на 45 круге.

Вновь уступил поул Хиллу, который вел гонку до пит-стопа. Затем они по разу обменялись позициями, пока Дэймон не предпринял несколько непродуманную атаку на выходе из-под моста.

Германия, Хоккенхайм, 30 июля; Benetton B195; кв: 1:45.505 (3), 1:44.465 (2), р. 1; поул: Хилл, 1:44385; разминка: 1:47.452 (1); тепло, сухо; бк, победа.

Шумахер был доволен тем, что может держать темп Williams. Хилл мощно стартовал, но в начале второго круга ошибся в первом повороте.

Венгрия, Хунгароринг, 13 августа; Benetton B195; кв: 1:19.490 (4), 1:17.558 (3), р. 2; поул: Хилл, 1:16.982; разминка: 1:18.838 (1); жарко, сухо; 11 место, бензонасос.

Вылетел в квалификации в попытке выжать из Benetton все соки. Гонку начал третьим, на 13 круге обошел Култарда, но сначала на пит-стопе забарахлила заправочная машина, а затем отказал бензонасос. В этот момент Шумахер уверенно держал второе место.

Бельгия, Спа, 27 августа; Benetton B195; кв: 2:14.962 (2, сыро), 1:59.079 (16), р. 8; поул: Бергер (Ferrari), 1:54.392; разминка: 2:16.710 (3, сыро); переменная погода; победа.

Когда погода и состояние трассы постоянно меняются, успех в квалификации приносит удача. Шумахеру не повезло. Зато гонку он спланировал безупречно. Пятый после 10 кругов в 20 секундах позади Хилла. Затем Дэймон поехал за дождевой резиной, а Шумахер не стал этого делать — и вышел в лидеры. Последняя серия пит-стопов лишь позволила ему укрепить свои позиции.

Италия, Монца, 10 сентября; Benetton B195; кв: 1:26.098 (4), 1:25.026 (2), р. 1; поул: Култард, 1:24.462; разминка: 1:27.021 (4); тепло, сухо; сход из-за аварии на 23 круге.

В квалификации оказалось невозможно угнаться за Култардом, завоевавшим поул с преимуществом в полсекунды. Гонку с 14 круга вел Бергер, а Шумахер и Хилл сошлись в битве за второе место. В шикане «де ла Роджа» Дэймон вынес Михаэля с трассы.

Португалия, Эшторил, 24 сентября; Benetton B195; ко: 1:21.885(3), 1:21.301 (3), р. 2; поул: Култард, 1:20.537; разминка: 1:24.941 (9); тепло, сухо; 2 место.

Не сумел найти точные настройки в квалификации, не сумел угнаться за Култардом в гонке. Более того, после второго пит-стопа оказался за спиной у Хилла. Четко провел обгон (Хилл вел себя по-джентльменски) и финишировал вторым.

Гран-при Европы, Нюрбургринг, Германия, 1 октября; Benetton B195; кв: 1:19.470 (3), 1:19.150 (1), р. 2; поул: Култард, 1:18.738; разминка: 1:38.960 (4); сыро; бк, победа.

Очень скользко. В таких условиях быстро ехали гонщики Williams, но еще быстрее — Жан Алези, подхвативший лидерство на 13 круге. За три круга до финиша Михаэль предпринял отчаянную атаку в последней шикане и вышел вперед. Судьба чемпионского титула была практически решена.

Тихоокеанский Гран-при, Аида, Япония, 22 октября; Benetton B195; кв: 1:14.524 (3), 1:14.284 (3), р. 2; поул: Култард, 1:14.013; разминка: 1:18.181 (8); тепло, сухо; бк, победа.

Едва не переиграл в квалификации Хилла. Benetton отлично слушался руля, но Михаэль предпочел приберечь шины для

гонки. Поначалу шел пятым, постепенно поднялся на вторую позицию и, когда на 49 круге Култард ушел на пит-стоп, резко взвинтил темп, создав достаточный отрыв, чтобы удержать лидерство после своего пит-стопа.

Япония, Сузука, 29 октября; Benetton B195; кв: 1:38.428 (1), 1:38.023 (1), п; разминка: 2:00.414 (2, сыро); облачно, сухо; бк, победа.

В борьбе за поул обыграл Алези на 0.865 секунды — в Формуле 1 это просто вечность! Лидировал в гонке, а на вторую позицию после схода Алези (отказ дифференциала) поднялся Хилл. Во время серии пит-стопов Дэймон захватил лидерство — и соскользнул с трассы. Шумахер одержал девятую победу за сезон, повторив рекорд Найджела Мэнселла.

Австралия, Аделаида, 12 ноября; Benetton B195; кв: 1:16.039 (4), 1:15.839 (2), р. 2; поул: Хилл, 1:15.505; разминка: 1:18.199 (3); тепло, сухо; сход на 25 круге из-за столкновения.

Во второй квалификации его подвел дефектный амортизатор. Перед вторым пит-стопом ненадолго вышел в лидеры, затем на свежей резине попытался обойти Алези, но тот не уступил. После столкновения Михаэль «прохромал» еще пару кругов и сошел.

Шумахер: 102 очка, Хилл: 69, Култард: 49.

1996 год

Австралия, Мельбурн, 10 марта; Ferrari F310: кв: 1:33.125 (4), р. 2, поул: Вильнёв (Williams), 1:32.371; разминка: 1:34.176 (4), тепло, солнечно; сход на 32 круге из-за отказа тормозов.

Старт новой эры для Ferrari и новой эры для Формулы 1, перешедшей на одну квалификацию вместо двух. Шумахеру пришлось проводить ее на запасной машине (на боевой на утренней тренировке забарахлила коробка передач), которой не хватало скорости. В дебюте гонки он вышел на третье место, обойдя на втором круге своего напарника Ирвайна. Впереди были гонщики Williams Вильнёв и Хилл, но Шумахер шел на два пит-стопа с небольшим запасом топлива. Затем отказали тормоза.

Бразилия, Интерлагос, 31 марта; Ferrari F310: кв: 1:19.474 (4), р. 2; поул: Хилл, 1:18.111; разминка: 1:20.310 (5); временами дождь; 3 место.

Проблемы с шасси вынудили Шумахера заниматься укрощением своего Жеребца. Гонку вел осторожно, защищаясь от атак Баррикелло (Jordan). Победителю (Хиллу) проиграл больше круга.

Аргентина, Буэнос-Айрес, 7 апреля; Ferrari F310; кв: 1:30.598 (2), р. 1; поул: Хилл, 1:30.346; разминка: 1:29.318 (3); тепло, сухо; сход на 46 круге из-за поломки заднего крыла.

Ещё за три минуты до окончания квалификации удерживал первое место. В гонке шел вторым вслед за Хиллом, но с более легким баком в надежде обыграть лидера за счет тактики трех пит-стопов. Затем обломками было повреждено заднее крыло.

Гран-при Европы, Нюрбургринг, 28 апреля; Ferrari F310; кв: 1:20.149 (3), р. 2; поул: Хилл, 1:18.941; разминка: 1:21.785 (5); тепло, сухо; 2 место.

Не сумел найти «держак» в квалификации, в гонке с четвертого места откатился на шестое. После первого пит-стопа начал атаковать и поднялся на второе. Финишировал в 0.7 секунды позади Вильнёва.

Сан-Марино, Имола, 5 мая; Ferrari F310; кв: 1:26.890, п; разминка: 1:29.033 (4); тепло, сухо; 2 место.

На последних минутах квалификации захватил поул — и вылетел в «Тамбурелло». На протяжении почти всей гонки шел вторым, сначала вслед за Култардом, затем за Хиллом.

Последние полкруга ехал с заклинившим подшипником переднего колеса. Показал, что скорость у Ferrari уже есть. Немного не хватает надежности.

Монако, Монте-Карло, 19 мая; Ferrari F310; кв: 1:20.356, п; разминка: 1:24.289 (3); переменно, дождь; сход из-за аварии на 1 круге.

Поул в результате захватывающего поединка с Хиллом, но в гонке прошел всего полкруга. Ошибка на спуске в «Портье» — и сход после удара об отбойник.

Испания, Барселона, 2 июня; Ferrari F310; кв: 1:21.587(3), р. 2; поул: Хилл, 1:20.650; разминка: 1:44.219(2); сильный ливень; бк, победа.

Проиграв квалификацию гонщикам Williams, Михаэль в конце первого круга под дождем шел шестым. Пелетон понемногу редел, и к 11 кругу Шумахер был уже вторым, а еще через круг стал лидером. Дальше был бенефис мастера дождя: Шумахер нарезал круги на 4 секунды быстрее, чем его соперники. Его первая победа за рулем Ferrari получилась просто оглушительной: Алези (Benetton) финишировал в 45 секундах позади.

Канада, Монреаль, 16 июня; Ferrari F310; кв: 1:21.198 (3), р. 2; поул: Хилл, 1:21.059; разминка: 1:23.364 (13); тепло, сухо; сход на 41 круге (трансмиссия).

Из-за проблем с мотором в квалификации пришлось менять машину, а на формирующий круг не удалось уехать вообще (упало давление в системе питания). Стартовав последним, начал прорыв: 17-й на первом круге, 15-й на втором, 14-й на четвертом, 13-й на одиннадцатом, 12-й на двадцатом, 11-й, 10-й, 9-й, 8-й… И тут полетел привод.

Франция, Маньи-Кур, 30 июня; Ferrari F310; кв: 1:13.989, п; разминка: 1:18.689 (5); тепло, сухо; нс.

Результат квалификации его порадовал, хотя Михаэль чувствовал, что мог пройти круг и лучше. На формирующем круге полыхнул мотор…

Великобритания, Сильверстоун, 14 июля; Ferrari F310; кв: 1:27.707 (3), р. 2; поул: Хилл, 1:26.875; (6); разминка: 1:29.889 (4); тепло, сухо; сход на 3 круге из-за утечки из системы гидравлики.

Третье время — максимум, что можно было выжать из Ferrari. В гонке шел четвертым, когда коробку заклинило на шестой

передаче.

Германия, Хоккенхайм, 28 июля; Ferrari F310; кв: 1:44.477 (3), р. 2; поул: Хилл, 1:43.912; разминка: 1:47.412 (6); тепло, сухо; 4 место.

Пример искусства возможного. Третье место в квалификации Михаэль воспринял философски. В гонке шел не ниже шестого места (с 23 по 32 круг), поднялся на четвертое, когда лидер, Бергер (Benetton), выбыл из гонки (мотор).

Венгрия, Хунгароринг, 11 августа; Ferrari F310; кв: 1:17.129, п.; разминка: 1:18.971 (1); жарко; классифицирован девятым (отказ акселератора на 70 круге).

Потрясающая уверенность в своих силах и великолепный контроль над машиной в квалификации. До первого пит-стопа лидировал, затем шел вторым вслед за Вильнёвом. После третьего пит-стопа начала барахлить коробка, и в конце концов Михаэль остановил машину на обочине.

Бельгия, Спа, 25 августа; Ferrari F310; кв: 1:51.778(3); поул: Вильнёв, 1:50.574; разминка: 1:55.928 (12); подсыхающая после дождя трасса; победа.

На тренировке в пятницу пережил серьезную аварию и не успел подготовиться к квалификации. Поначалу шел вслед за Вильнёвом, но на пит-стопе захватил лидерство — до второго пит-стопа. Вновь преследовал Жака, а когда тот свернул в боксы, взвинтил темп и вернул себе лидерство.

Италия, Монца, 8 сентября; Ferrari F310; кв: 1:24.781 (3); поул: Хилл, 1:24.204; разминка: 1:25.765(3); жарко; бк, победа.

Сначала лидировал Хилл — и вылетел. В лидеры вышел Алези, а затем сработала тактическая схема, придуманная Брауном и воплощенная Шумахером: серия быстрых кругов перед пит-стопом — и запаса времени оказалось достаточным, чтобы никого вперед уже не пустить.

Португалия, Эшторил, 22 сентября; Ferrari F310; кв: 1:21.236 (4), р. 2; поул: Хилл, 1:20.330; разминка: 1:22.666 (1); тепло, сухо, 3 место.

Ход квалификации спутал дождь. В гонке сделал что смог.

Япония, Сузука, 13 октября; Ferrari F310; кв: 1:40.071 (3), р. 2; поул: Вильнёв, 1:38.909; разминка: 1:53.677 (7); тепло, сухо; 2 место.

Не смог удержать Williams в квалификации, не смог удержать Хилла в гонке. На второе место вышел на 19 круге и удержал его до финиша, где проиграл Хиллу всего 1.8 секунды. «Я сделал что смог».

Хилл: 97 очков, Вильнёв: 78, Шумахер: 59.

1997 год

Австралия, Мельбурн, 9 марта; Ferrari 310B: кв: 1:31.472 (3), р. 2; поул: Вильнёв (Williams), 1:29.369; разминка: 1:32.704 (9); тепло, сухо; 2 место.

После тренировок и квалификации Михаэль похвалил машину, заявив, что управлять ею легче, чем предыдущей моделью. В гонке поначалу шел третьим вслед за Френтценом (Wilhams) и Култардом (McLaren). Провел три пит-стопа — третий вне плана из-за проблем с топливным баком. После того как у Френтцена «ушли» тормоза, поднялся на вторую позицию.

Бразилия, Сан-Паулу, 30 марта; Ferrari 310B; кв: 1:16.594 (2); поул: Вильнёв, 1:16.004; разминка: 1:18.316 (9); облачно, высокая влажность; 5 место.

После квалификации был «удивлен» тем, что подобрался к фаворитам так близко. В гонке были проблемы с резиной, и Вильнёву он проиграл более полминуты.

Аргентина, Буэнос-Айрес, 13 апреля; Ferrari 310B; кв: 1:25.773 (4), р. 2; поул: Вильнёв, 1:24.472; разминка: 1:27.957 (7); тепло, сухо; сход из-за аварии на старте.

В первом повороте возник хаос, в котором Баррикелло «нашел» Шумахера. Михаэль надеялся воспользоваться запасной машиной, но гонку останавливать не стали…

Сан-Марино, Имола, 27 апреля; Ferrari 310B; кв: 1:23.955 (3), р. 2; поул: Вильнёв, 1:23.303; разминка: 1:49.160 (5); тепло, сухо; 2 место.

Чрезмерный снос передней оси в квалификации. Вильнёв уступил лидерство, когда возникли проблемы с переключением передач. Шумахер и Френтцен — соперники еще по ФЗ — вступили в яростный бой за лидерство, в котором Френтцен взял верх.

Монако, Монте-Карло, 11 мая; Ferrari 310B; кв: 1:18.235 (2), р. 1; поул: Френтцен, 1:18.216; разминка: 1:21.843 (5); облачно, сыро; бк, победа.

Вновь снос передка в квалификации, но в дождевой гонке Шумахер чувствовал себя как рыба в воде и победил с преимуществом почти в минуту над Рубенсом Баррикелло (Stewart).

Испания, Барселона, 25 мая; Ferrari 310B; кв: 1:18.313 (7), р. 4; поул: Вильнёв, 1:16.525; разминка: 1:21.302 (10); тепло, сухо; 4 место.

Квалификацию вынужден был проводить на запасной машине. Невыразительная гонка, изредка прерывавшаяся пит-стопами.

Канада, Монреаль, 15 июня; Ferrari 310B; кв: 1:18.095, п; разминка: 1:20.489 (9); жарко; победа.

Завоевал поул в самом конце сессии. Поначалу вел гонку перед Физикеллой (Jordan). После первого пит-стопа уступил лидерство Култарду. Оба провели еще по две остановки, причем Михаэль одну — вне плана (смена шин). Култард заглох, и Шумахер вышел в лидеры. А потом разбился Панис, и Шумахер остался первым.

Франция, Маньи-Кур, 29 июня; Ferrari 310B; кв: 1:14.348, п; разминка: 1:31.613 (2); то сыро, то сухо; бк, победа.

Легкий снос передка, и потому результат удивил даже его самого (прошел круг на секунды быстрее, чем на тестах на этой же трассе). И великолепная, божественная гонка, в которой он лидировал от старта до финиша, исключая периоды пит-стопов. Только когда под самый финиш вовсю припустил дождь. Михаэль допустил ошибку, соскочил с трассы, но тут же вернулся и победил.

Великобритания, Сильверстоун, 13 июля; Ferrari 310B; кв: 1:21.977 (4), р. 2; поул: Вильнёв, 1:21.598; разминка: 1:38.670 (4); тепло, сухо; бк, сход на 38 круге из-за заклинившего подшипника колеса.

В квалификации гонщики Williams и Хаккинен (McLaren) оказались сильнее. Лидировал Вильнёв — до первого пит-стопа, на котором он простоял полминуты (проблемы с рулевым). Горячая середина гонки, когда лидировал Шумахер, но заклинило подшипник левого заднего колеса.

Германия, Хоккенхайм, 27 июля; Ferrari 310B; кв: 1:42.181 (4), р. 2; поул: Бергер (Benetton), 1:41.873; разминка: 1:46.662 (14); тепло, сухо; 2 место.

Отдав квалификацию Бергеру, Физикелле и Хаккинену, Шумахер занимался тонкой настройкой машины на гонку. Со старта шел третьим, вслед за Бергером и Физикеллой. На 40 круге у Джанкарло отказала система охлаждения.

Венгрия, Хунгарории, 10 августа; Ferrari 310B; кв: 1:14.672, п; разминка: 1:16.996 (1); тепло, сухо; 4 место.

Признался в том, что в решающей квалификационной попытке (которая со стороны смотрелась бесподобно) допустил ошибку. В гонке неважно работали шины, и уже на 14 круге пришлось ехать на замену. С 12 места долго выбирался на четвертое.

Бельгия, Спа. 24 августа; Ferrari 310B; кв: 1:50.293 (3), р. 2; поул: Вильнёв, 1:49.450; разминка: 1:54.593 (15); переменная погода с дождем; победа.

Из-за проблем с балансом квалификацию проводил на запасной машине. Лидировал Вильнёв, но по мере подсыхания трассы Шумахер, рискнувший отправиться в бой на промежуточной резине, отобрал у Алези второе место в «Ля Сурс», а затем первое у Вильнёва в «Ле Комб».

Италия, Монца, 7 сентября; Ferrari 310B; кв: 1:23.624 (9), р. 5; поул: Алези, 1:22.990; разминка: 1:26.228 (14); тепло, сухо; 6 место.

Боевая машина плохо держала трассу, проходил квалификацию на запасной. До первой серии пит-стопов шел седьмым, затем поднялся на шестое место, когда у Хаккинена возникли проблемы с шинами.

Австрия, А1Ринг, 21 сентября; Ferrari 310B; кв: 1:11.056 (9), р. 5; поул: Вильнёв, 1:10.304; разминка: 1:13.173 (3); тепло, сухо; 6 место.

Шумахер квалифицировался на более жесткой резине, и его переиграл даже Ирвайн, поставивший мягкий комплект. Гонка — почти копия Монцы: шел седьмым, после первого пит-стопа откатился на девятое место, к концу пробился на шестое.

Гран-при Люксембурга, Нюрбургринг, 28 сентября; Ferrari 310B; кв: 1:17.385 (5), р. 3; поул: Хаккинен, 1:16,602; разминка: 1:19.512 (5); тепло, сухо; сход в результате аварии на 2 круге.

Заявил, что в квалификации выжал из машины максимум. Первый поворот — всегда драма. Шумахер, уворачиваясь от пострадавших, съехал на гравий, где его «догнал» брат Ральф.

Япония, Сузука, 12 октября; Ferrari 310B; кв: 1:36.133 (2), р. 1; поул: Вильнёв, 1:36.071; разминка: 1:39.163 (4); жарко; победа.

Первый ряд был очень кстати, поскольку еще оставались шансы на титул. Гонка получилась непростая. Вильнёв уверенно лидировал, но выступал под угрозой дисквалификации. Шумахер с помощью Ирвайна переиграл Жака на пит-стопах.

Гран-при Европы, Херес, 26 октября; Ferrari 310B; кв: 1:21.072 (2), р. 1; поул: Вильнёв, 1:21.072; разминка: 1:24.063 (7); сухо, тепло; сход после столкновения на 47 круге.

Три гонщика показали в квалификации абсолютно одинаковое время и были расставлены в том порядке, как они это сделали. К середине гонки Вильнёв начал нагонять Шумахера, и Михаэль, пропустив его атаку, ударил в борт Williams. Сам он сошел, Жак закончил гонку третьим.

Вильнёв: 81 очко. Шумахер: 78[7]**. Френтцен: 72.**

1998 год

Австралия, Мельбурн, 8 марта; Ferrari F300; кв: 1:30.767 (3), р. 2; поул: Хаккинен (McLaren), 1:30.010; разминка: 1:34.364 (3); тепло, сухо; сход из-за отказа мотора на 5 круге.

Формула 1 перешла на шины с протектором, а Эйдриан Ньюи построил для McLaren великолепное шасси. Шумахер потерял с ними контакт с первых же метров, но в гонке ему было суждено пройти всего 5 кругов.

Бразилия, Сан-Паулу, 29 марта; Ferrari F300; кв: 1:18.250 (4), р. 2; поул: Хаккинен, 1:17.092; разминка: 1:20.578 (4); облачно, влажно; 3 место.

Не удалось настроить машину на квалификацию, а в гонке — поспорить с McLaren. «Третье место — максимум, на что я сегодня мог рассчитывать».

Аргентина, Буэнос-Айрес, 12 апреля; Ferrari F300; кв: 1:26.251 (2), р. 1; поул: Култард (McLaren), 1:25.852; разминка: 1:48,501 (3); прохладно, сухо; победа.

В квалификации удалось вклиниться между гонщиками McLaren, и это было знаковым событием, тем более что Ирвайн встал в хвост Хаккинену. Со старта лидировал Култард, на втором круге Михаэль отобрал второе место у Хаккинена, а когда пошел в атаку на Дэвида, произошло столкновение. На пит-стопах обменялся позициями с Микой и, вернув себе лидерство, довел гонку до победы.

Сан-Марино, Имола, 26 апреля; Ferrari F300; кв: 1:26.473 (3), р. 2; поул: Култард, 1:25.973; разминка: 1:29.434 (3); тепло, сухо; бк, 2 место.

Сказал, что квалификацию мог провести и получше, но McLaren все равно не достал бы. Та же история и в гонке: Култард лидировал от старта до финиша. Хаккинен шел вторым, пока не полетела коробка (на 16 круге).

Испания, Барселона, 24 мая; Ferrari F300; кв: 1:21.785 (3), р. 2; поул: Хаккинен, 1:20.262; разминка: 1:24.852 (5); сухо, тепло; 3 место.

McLaren по-прежнему доминирует.

Монако, Монте-Карло, 24 мая; Ferrari F300; кв: 1:20.702 (4), р. 2; поул: Хаккинен, 1:19.798; разминка: 1:24.107 (2);

тепло, сухо; 10 место.

Трудная квалификация после того, как накануне на тренировках полетел привод и не осталось времени, чтобы настроить машину. В гонке дотянулся до третьего места, но в столкновении с Вурцем повредил машину. Финишировал последним в двух кругах позади победителя.

Канада, Монреаль, 7 июня; Ferrari F300; кв: 1:18.497 (3), р. 2; поул: Култард, 1:18.213; разминка: 1:22.360 (5); прохладно, облачно; бк, победа.

Сразу после старта сошел Хаккинен (коробка), а Шумахер плотно прессинговал Култарда, пока тот тоже не сошел на 18 круге (акселератор). Возвращаясь с пит-стопа, отправил в ограждения Френтцена. Отработав за это стоп-энд-гоу, до 44 круга шел позади Физикеллы. Когда тот свернул в боксы, применил свой излюбленный прием: несколько быстрых кругов — и его уже не догнать.

Франция, Маньи-Кур, 28 июня; Ferrari F300; кв: 1:15.159 (2), р. 1; поул: Хаккинен, 1:14.929; разминка: 1:17.189 (3); тепло, сухо; победа.

Почувствовал, что Ferrari позволяет соперничать с гонщиками McLaren. Лидировал от старта до финиша (исключая пит-стоп). Ирвайн дополнил картину, финишировав вторым.

Великобритания, Сильверстоун. 12 июля; Ferrari F300: кв: 1:23.720 (2), р. 1; поул: Хаккинен, 1:23.271; разминка: 1:40.296 (5); переменная погода с дождем; бк, победа.

Ошибся в последней квалификационной попытке, в которой шел на поул. Странная гонка: когда на трассу обрушился ливень и пелетон перехватил сейфти-кар, обогнал Алекса Вурца. Ferrari получила уведомление о том, что он должен отработать штрафную стоянку, и Шумахер сделал это в конце последнего круга гонки, получив отмашку финишным флагом на пит-лейне.

Австрия, А1Ринг, 26 июля; Ferrari F300; кв: 1:30.551 (4), р. 2; поул: Физикелла (Benetton), 1:29.598; разминка: 1:14.307 (3); тепло, сухо; 3 место.

Во время квалификации погода все время менялась, и Михаэль не угадал с моментом перехода на промежуточную резину. На 17 круге вылетел с трассы, дотянул до боксов и после ремонта вернулся в гонку последним.

Германия, Нюрбургринг, 2 августа; Ferrari F300; кв:

1:43.459 (9), р. 5; поул: Хаккинен, 1:41.838; разминка: 1:46.002 (5); жарко; 5 место.

Недостаток сцепления шин с трассой в квалификации проявился и в гонке.

Венгрия, Хунгароринг, 16 августа; Ferrari F300; кв: 1:17.366 (3), р. 2; поул: Хаккинен, 1:16.973; разминка: 1:20.325 (4); жарко; бк, победа.

Только второй ряд по итогам квалификации (за спиной у гонщиков McLaren). Мика лидировал до 45 круга, а Дэвида Михаэль прошел за счет пит-стопа. Он шел с тремя остановками, что позволило быстро пройти второй отрезок гонки. У Хаккинена возникли проблемы с управляемостью, и Шумахер победил.

Бельгия, Спа, 30 августа; Ferrari F300; кв: 1:50.027 (4), р. 2; поул: Хаккинен, 1:48.682: разминка: 2:07.839 (1, сыро); сыро; бк, сход после столкновения на 25 круге.

В сухую погоду ничего не мог поделать с McLaren, а в квалификации пропустил вперед и Хилла (Jordan). В гонке отобрал у Хилла лидерство на 8 круге, но в пелене дождевых брызг «не договорился» с Култардом, отставшим на круг.

Италия, Монца, 30 августа; Ferrari F300; кв: 1:25.289, п; разминка: 1:26.924 (3); тепло, сухо; победа.

Когда трасса подсыхает во время квалификации, все решает момент для последней попытки. В гонке пара McLaren шла впереди, пока у лидировавшего Култарда на 16 круге не отказал мотор, и Михаэль к восторгу всей Монцы проскочил на первое место. Вторым финишировал Ирвайн.

Гран-при Люксембурга, Нюрбургринг, 27 сентября; Ferrari F300; кв: 1:18.561, п; разминка: 1:21.515 (4); прохладно, облачно; 2 место.

Поул взял в третьей попытке. Лидировал до своего первого пит-стопа (24 круг), после которого Хаккинен переиграл Михаэля его же собственным оружием (серия быстрых кругов, достаточный отрыв).

Япония, Сузука, 1 ноября; Ferrari F300; кв: 1:36.293, п; разминка: 1:40.431 (1); бк, сход из-за прокола на 31 круге.

Великолепный поединок с Хаккиненом в квалификации. На старте заглох и в гонку уходил последним. К пятому кругу шел седьмым, на 20-м вышел на четвертую позицию, еще через два — на третью, но проколол шину на обломках, оставшихся после

столкновения Такаги и Туэро, и уступил чемпионский титул Хаккинену.

Хаккинен: 100 очков. Шумахер: 86. Култард: 56.

1999 год

Австралия, Мельбурн, 7 марта; Ferrari F399; кв: 1:31.781 (3), р. 2; поул: Хаккинен (McLaren), 1:30.462; разминка: 1:33.638 (3); тепло, сухо; бк, 8 место.

Судя по квалификации, McLaren собиралась продолжать выступать в стиле сезона-1998, и Шумахер был от этого не в восторге. Гонка получилась нервной, из-за сбоя электрооборудования стартовать пришлось последним, к 22 кругу он вышел на 4 место, но начались проблемы с коробкой. Пит-стоп вернул его в хвост пелетона, а гонку Михаэль закончил в круге позади победителя, Ирвайна.

Бразилия, Сан-Паулу, 11 апреля; Ferrari F399; кв: 1:17.578 (4), р. 2; поул: Хаккинен, 1:16.568; разминка: 1:18.295 (3); тепло, сухо; 2 место.

В квалификации его соперником был Баррикелло (Stewart) — McLaren было не удержать. Гонку по очереди вели трое: Баррикелло, пока не сгорел двигатель, Шумахер до своего пит-стопа (38 круг) и Хаккинен, который ее и выиграл.

Сан-Марино, Имола, 2 мая; Ferrari F399; кв: 1:26.538 (3), р. 2; поул: Хаккинен, 1:26.362; разминка: 1:29.084 (4); тепло, сухо; бк, победа.

Привычное третье место на старте. До 17 круга лидировал Хаккинен, потом вылетел, передав эстафету Култарду. Шумахер переиграл его за счет пит-стопа.

Монако, Монте-Карло, 16 мая; Ferrari F399; кв: 1:20.611 (2), р. 1; поул: Хаккинен, 1:20.547; разминка: 1:23.792 (1); тепло, сухо; победа.

Шумахер шел на поул, но Мика его переиграл. Шумахер ответил на разгоне к «Сен-Дево», после чего лидерство уже не упустил.

Испания, Барселона, 30 мая; Ferrari F399; кв: 1:22.277 (4), р. 2; поул: Хаккинен, 1:22.088; разминка: 1:24.431 (3); тепло, сухо; бк, 3 место.

Обидная квалификация: что бы он ни предпринимал, машина отказывалась ехать быстрее. До первого пит-стопа шел четвертым, затем третьим — до самого финиша.

Канада, Монреаль, 13 июня; Ferrari F399; кв: 1:19.298, п;

разминка: 1:21.560 (7); жарко; сход из-за аварии на 29 круге.

Свежий мотор помог выиграть квалификацию. В гонке уверенно лидировал, пока не ошибся, и вылетел с трассы.

Франция, Маньи-Кур, 27 июня; Ferrari F399; кв: 1:41.127 (6), р. 3; поул: Баррикелло (Stewart), 1:38.441; разминка: 1:32.449 (3); переменная погода с дождем; 5 место.

Ливень осложнил и квалификацию, и гонку. Хаккинен вылетел на 38 круге, а Шумахер отобрал лидерство у Баррикелло, чтобы вскоре отправиться на пит-стоп менять рулевое колесо со всеми системами контроля, расположенными на нем.

Великобритания, Сильверстоун. 11 июля; Ferrari F399; кв: 1:25.223 (2), р. 1; поул: Хаккинен, 1:24.804; разминка: 1:27.497 (3); жарко; сход из-за аварии на первом круге.

На подходе к повороту «Стоув» атаковал Ирвайна — и тут вышли из строя тормоза. Врезавшись в ограждения, сломал ногу. Выбыл из строя на несколько месяцев.

Малайзия, Сепанг, 17 октября; Ferrari F399; кв: 1:39.688, п; разминка: 1:42.563 (5); жарко; бк, 2 место.

Он вернулся — действительно ли ради того, чтобы помочь Ирвайну в борьбе за титул? В квалификации превзошел напарника на секунду. Блестяще выглядел и в гонке. Трижды лидировал, дважды пропустил вперед Ирвайна. Под занавес прикрыл ирландца от возможной атаки со стороны Хаккинена.

Япония, Сузука, 31 октября; Ferrari F399; кв: 1:37.470, п; разминка: 1:40.761 (2); тепло, сухо; бк, 2 место.

Молниеносный круг в квалификации! В гонке Ирвайн не сумел взять высокий темп, и Шумахер, шедший вторым вслед за Хаккиненом, ничем помочь ему не мог. Мика удержал свой титул.

Хаккинен: 76 очков, Ирвайн: 74, Френтцен: 54.
(Шумахер — пятый: 44 очка).

2000 год

Австралия, Мельбурн, 12 марта; Ferrari F1-2000; кв: 1:31.075 (3), р. 2; поул: Хаккинен (McLaren), 1:30.556; разминка: 1:33.557 (8); жарко; победа.

В пятницу Михаэль побывал в аварии, и в квалификации машина вела себя не лучшим образом. Гонку до 18 круга вел Хаккинен, а после того, как у него отказал двигатель, вперед вышел Шумахер, опередивший на финише своего нового напарника Баррикелло на 11.4 секунды.

Бразилия, Интерлагос, 26 марта; Ferrari F1-2000; кв: 1:14.508 (3), р. 2; поул: Хаккинен, 1:14.111; разминка: 1:16.348 (2); жарко; бк, победа.

После вылета в квалификации пересел на запасную машину, но против McLaren был бессилен. На 2 круге обошел Хаккинена, прошел гонку с двумя пит-стопами против одного у McLaren. Это сработало.

Сан-Марино, Имола, 9 апреля; Ferrari F1-2000; кв: 1:24.805 (2), р. 1; поул: Хаккинен, 1:24.714; разминка: 1:27.620 (3); тепло, сухо; победа.

В третьей попытке допустил ошибку. Со старта преследовал Хаккинена. На 44 круге, когда Мика проводил второй пит-стоп, прибавил темп, стремительно прошел четыре круга и решил исход гонки в свою пользу.

Великобритания, Силверстоун, 23 апреля; Ferrari F1-2000; кв: 1:26.161 (5), р. 3; поул: Баррикелло, 1:25.703; разминка: 1:27.134 (5); тепло; 3 место.

Не угадал с моментом выхода на решающую попытку в квалификации, проходившей в переменную погоду. Начав гонку восьмым, к 36 кругу вышел в лидеры. После пит-стопа откатился на шестое место, но три позиции отыграл.

Испания, Барселона, 7 мая; Ferrari F1-2000; кв: 1:20.974, п; разминка: 1:22.855 (1); тепло, сухо; 5 место.

Был уверен, что может взять поул, и добился своего. Лидировал до второго пит-стопа (41 круг), затем сцепился с Култардом («он проехал прямо по мне», — сказал потом Дэвид), побил колесо и откатился назад.

Гран-при Европы, Нюрбургринг, 21 мая; Ferrari F1-2000; кв:

1:17.667 (2), р. 1; поул: Култард, 1:17.529; разминка: 1:20.251 (1); переменная погода с дождем; бк, победа.

На 11 круге прошел Мику в последней шикане. Лидировал до второго пит-стопа, затем снова подхватил первое место, когда на пит-стоп ушел Хаккинен.

Монако, Монте-Карло, 4 июня; Ferrari F1-2000; кв: 1:19.475, п; разминка: 1:22.307 (2); жарко; сход на 55 круге из-за разрушения подвески.

Доминировал в квалификации и в гонке, пока не подвела машина.

Канада, Монреаль, 18 июня; Ferrari F1-2000; кв: 1:18.439, п; разминка: 1:18.932 (1); переменчивая погода с дождем; победа.

Вырвал поул в последней попытке после отчаянной схватки с гонщиками McLaren и своим напарником. На старте заглох Култард, и Михаэль без помех захватил лидерство.

Франция, Маньи-Кур, 2 июля; Ferrari F1-2000; кв: 1:15.632, п; разминка: 1:19.960 (3); тепло, сухо; сход на 58 круге из-за отказа двигателя.

С первой попытки показал результат, принесший ему поул, затем лидировал с самого старта, пока на 40 круге его не прошел Култард. У Шумахера «ушли» шины, а заодно и двигатель.

Австрия, А1Ринг, 16 июля; Ferrari F1-2000; кв: 1:11.046 (4), р. 2; поул: Хаккинен, 1:10.410; разминка: 1:13.281 (5); жарко; сход на старт из-за аварии.

Хаккинен, отдохнувший после Гран-при Франции, в квалификации был великолепен: любого из трех его быстрых кругов достаточно было для поула. Впрочем, это не имело значения для Шумахера, которого в первом повороте ударил Зонта (BAR), и гонка для Михаэля закончилась.

Германия, Хоккенхайм, 30 июля; Ferrari F1-2000: кв: 1:47.063 (2), р. 1; поул: Култард, 1:45.697; разминка: 1:44.782 (4); переменно, дождь; сход из-за аварии на первом круге.

После аварии на субботней тренировке вышел на квалификацию на запасной машине. На старте столкнулся с Физикеллой.

Венгрия, Хунгароринг, 13 августа; Ferrari F1-2000; кв: 1:17.514, п; разминка: 1:19.381 (2); жарко; 2 место.

Этот поул был для Шумахера уже 28-м, столько же завоевал

Фанхио. В гонке не сумел обойти Хаккинена.

Бельгия, Спа, 27 августа; Ferrari F1-2000, кв: 1:51.552 (4), р. 2; поул: Хаккинен, 1:50,646; разминка: 2:03.562 (сыро); переменчиво, временами дождь; 2 место.

В одной из попыток натолкнулся на трафик, во второй — на желтые флаги. От старта до финиша бился с Хаккиненом. Они несколько раз обменялись позициями, пока на 41 круге Мика не провел решающую атаку на подходе к «Ле Комб», когда у них на пути оказался Зонта.

Италия, Монца, 10 сентября; Ferrari F1-2000; кв: 1:23.770. п; разминка: 1:26.593 (3); жарко; победа.

Превзошел всех в квалификации, лидировал от старта до финиша (исключая период пит-стопа).

США, Индианаполис, 24 сентября; Ferrari F1-2000; кв: 1:14.266, п; разминка: 1:23.922 (3); прохладно, облачно; победа.

Обошел Култарда на 7 круге, лидировал до финиша.

Япония, Сузука, 8 октября; Ferrari F1-2000; кв: 1:35.825, п; разминка: 1:38.005 (1); сухо, перед финишем дождь; победа.

На этом этапе Михаэль принес Ferrari ее первый титул с 1979 года. В квалификации опередил Хаккинена на 0.009 секунды. Мика повел гонку, Михаэль обошел его на 36 круге (из 53) после второго пит-стопа. Хаккинен жестко прессинговал до самого финиша, но Шумахер победой отметил свой третий чемпионский титул.

Малайзия, Сепанг, 22 октября; Ferrari F1-2000; кв: 1:37,397, п; разминка: 1:40.246 (3); жарко; победа.

В квалификации неудержим, но гонку поначалу вели пилоты McLaren. Переломил ситуацию в свою пользу с помощью испытанного приема: пока Култард менял шины, Шумахер шесть кругов валил что есть мочи. Остальное было делом техники.

Шумахер: 108 очков, Хаккинен: 89, Култард: 73.

2001 год

Австралия, Мельбурн, 4 марта; Ferrari F2001; кв 1:26.892, п; разминка: 1:30.839 (6); жарко; бк, победа.

В пятницу перевернулся на тренировке, но отнесся к этому легко. Что-то в нем изменилось. Это был не гонщик, которому предстояло отстаивать свой титул. Это был гонщик, открывающий новую эру — эру Шумахера и Ferrari. Только ему удалось в квалификации выйти из 1:27. В гонке он лидировал от старта до финиша (минус четыре круга после первого пит-стопа) и начал новый сезон с победы.

Малайзия, Сепанг, 18 марта; Ferrari F2001; кв: 1:35.220, п; разминка: 1:52.316 (7); переменчиво, временами дождь; победа.

К середине квалификационной сессии Ральф (Williams) вышел на первое место, заставив Михаэля напрячься, чтобы завоевать поул. Вел гонку, пока не грянул дождь, смыв оба Ferrari с трассы. Начав возвращение с 12 позиции, продемонстрировал всю свою силу и мощь, уже через шесть кругов вернул себе лидерство и больше первой позиции не упустил.

Бразилия, Интерлагос, 1 апреля; Ferrari F2001; кв: 1:13.780, п; разминка: 1:15.971 (1); переменчиво, временами дождь; 2 место.

Примечательный момент, братья Шумахеры на первой линии поля. Михаэль лидировал до 3 круга, когда Монтойя (Williams) провел свою азартную атаку в эске «Сенна». Позднее колумбиец попал в аварию, и победа досталась Култарду (McLaren), Шумахер проиграл ему 16 секунд.

Сан-Марино, Имола, 15 апреля; Ferrari F2001; кв: 1:23.593 (4), р. 2; поул: Култард, 1:23.054; разминка: 1:26.948 (6); тепло, сухо; сход на 24 круге из-за отказа тормозов.

В квалификации медленно прошел последний сектор. Гонку от старта до финиша вел Ральф. Михаэль шел седьмым, когда начались проблемы с тормозами.

Испания, Барселона, 29 апреля; Ferrari F2001; кв: 1:18.201, п; разминка: 1:21.211 (4); тепло, сухо; бк; победа.

Квалификация получилась жаркой. Михаэль опередил Хаккинена всего на 0.085 секунды. В гонке Шумахер лидировал до первого пит-стопа (22 круг), затем лидировал до второго, во время которого Мика прошел шесть отчаянных кругов и удержал

лидерство. На машине Михаэля были сильные вибрации от шин, он отпустил от себя Хаккинена, но у того за полтора круга до финиша развалилось сцепление…

Австрия, А1Ринг, 13 мая; Ferrari F2001; кв: 1:09.562, п; разминка: 1:12.790 (5); тепло, сухо, 2 место.

Непросто выполнить тонкие настройки, сказал Михаэль, но сам с этой задачей справился. Гонка получилась тяжелой. Инцидент при обгоне Монтойи, а под занавес Баррикелло уступил дорогу ко второму месту. Култард финишировал на 2.1 секунды раньше.

Монако, Монте-Карло, 27 мая; Ferrari F2001; кв: 1:17.631 (2), р. 1; поул: Култард, 1:17.430; разминка: 1:21.650 (3); жарко, сухо; победа.

Контакт с отбойником, судя по всему, стоил ему поула, но в гонке Михаэль лидировал от старта до финиша, исключая пять кругов, когда он проводил свой пит-стоп. На финиш пришел вместе с Баррикелло (их разделили 0.4 секунды).

Канада, Монреаль, 10 июня; Ferrari F2001; кв: 1:15.782, п; разминка: 1:18.663 (6); жарко, сухо; 2 место.

В квалификации соперников у Михаэля не было (Ральф проиграл ему 0.515 секунды), а в гонке он лидировал до 45 круга (пит-стоп), затем до финиша на первой позиции ехал Ральф. Исторический двойной финиш братьев в гонке Формулы 1.

Гран-при Европы, Нюрбургринг, 24 июня: Ferrari F2001; кв: 1:14.960, п; разминка: 1:18.371 (2): жарко, сухо; победа.

Классический Шумахер. Только ему удалось разменять 1:15 (Ральф — 1:15.22). Лидировал от старта до финиша, исключая пит-стоп (29 круг).

Франция, Маньи-Кур, 1 июля; Ferrari F2001; кв: 1:12.999 (2), р. 1; поул: Р. Шумахер (Williams), 1:12.989; разминка: 1:15.429 (2); жарко, сухо, победа.

В квалификации пришлось попотеть, но Ральф оказался на сотую быстрее. Михаэль вышел в лидеры, когда брат ушел на пит-стоп (29 круг), остался лидером после собственного пит-стопа, блестяще отработанного командой, и лишь ненадолго уступил первую позиции Монтойе, когда дозаправлялся во второй раз.

Великобритания, Сильверстоун, 15 июля; Ferrari F2001; кв: 1:20.447, п; разминка: 1:24.407 (5); тепло, сухо; 2 место.

В квалификации переиграл Хаккинена (минус 0.082 секунды), но Мика вернул должок в гонке. Избрав тактику двух пит-стопов против одного у Михаэля, финн вышел вперед на 5 круге, обогнав Шумахера на входе в «Бекеттс», и не оставил нему никаких шансов.

Германия, Хоккенхайм, 29 июля; Ferrari F2001; кв: 1:38.941 (4), р. 2; поул: Монтойя, 1:38.117; разминка: 1:42.747 (4); солнечно, жарко; сход на 23 круге из-за проблем с подачей топлива.

В квалификации никак не удавалось найти нужные настройки. Со старта шел третьим вслед за гонщиками Williams, затем уступил позицию Баррикелло, а потом сошел.

Венгрия, Хунгароринг, 19 августа; Ferrari F2001; кв: 1:14.059, п; разминка: 1:17.338 (2); жарко, сухо; победа.

Взял поул, использовав всего 6 кругов из разрешенных 12. В гонке уступал лидерство только на пит-стопах. Победой отметил свой очередной титул. В 1992 году здесь же чемпионом стал Мэнселл, которому для завоевания титула оказалось достаточно 11 гонок. Михаэль в 2001-м победил после 13.

Бельгия, Спа, 2 сентября; Ferrari F2001; кв: 1:54.685 (3), р. 2; поул: Монтойя, 1:52.072; разминка: 1:49.495 (1); тепло, сухо; бк, победа.

В пятницу столкнулся с де ла Росой (Jaguar), а в квалификации на подсыхающей трассе не лучшим образом работала резина Bridgestone. Лидировал до пятого круга, когда гонка была прервана из-за аварии Бурти (Prost). Лидировал после рестарта, одержал 52 победу, побив рекорд Алена Проста.

Италия, Монца, 16 сентября; Ferrari F2001; кв: 1:22.624 (3), р. 2; поул: Монтойя, 1:22.216; разминка: 1:26.029 (1); тепло, сухо; 4 место.

Михаэль приехал в Монцу, глубоко потрясенный событиями 11 сентября в Нью-Йорке. Ему было трудно сосредоточиться на квалификации, а тут еще из Германии пришли вести об аварии Алекса Дзанарди. Михаэлю не удалось подняться в гонке выше третьего места, финишировал он четвертым и был счастлив, что обошлось без драм.

США, Индианаполис, 30 сентября; Ferrari F2001; кв: 1:11.708, п; разминка: 1:14.029 (4); тепло, сухо; 2 место.

Символичный визит Формулы 1 в Америку, своего рода знак

нормализации привычной жизни. В квалификации Михаэль обошелся без последней попытки. Гонка, полная сюжетных поворотов. Михаэль лидировал, уступил лидерство Баррикелло, был пройден Монтойей и финишировал в 10 секундах позади Хаккинена.

Япония, Сузука, 14 октября; Ferrari F2001; кв: 1:32.484, п; разминка: 1:36.231 (1); тепло, сухо; победа.

Одиннадцатый поул в сезоне (рекорд у Мэнселла — 14 поулов за год), уверенно проведенная гонка. На счету у Михаэля 901 очко, больше, чем у Проста (798.5). Японская победа — девятая в сезоне, это повторение рекорда, установленного Мэнселлом в 1992 году и повторенного Михаэлем в 1995 и 2000 годах.

Шумахер: 123 очка. Култард: 65. Баррикелло: 56.

2002 год

Австралия, Мельбурн, 3 марта; Ferrari F2001; кв: 1:25.848 (2), р. 1; поул: Баррикелло (Ferrari), 1:25.843; разминка: 1:41.509 (1); тепло, сухо; победа.

Прошлогодняя машина достаточно хороша и для нового сезона — подтверждением чему первый ряд Ferrari. Гонку повел Култард (McLaren), Шумахер шел третьим вслед за Трулли (Renault), но к 11 кругу вышел в лидеры. Чуть позже его атаковал и по внешнему радиусу прошел Монтойя, но Михаэль отыгрался через 5 кругов, также пройдя колумбийца по внешнему краю.

Малайзия, Сепанг, 17 марта; Ferrari F2001; кв: 1:35.266, п; разминка: 1:39.748 (2); жарко, сухо; 3 место.

И снова поул на прошлогодней модели! Монтойя уступил 0.231 секунды. Столкновение с Хуаном Пабло в первом повороте, визит в боксы на ремонт, возвращение в гонку на последней позиции и долгий путь наверх: 13-й на 10-м круге. 12-й после пит-стопа на 20-м. 6-й к 30-му кругу, 4-й к 41-му и, наконец, 3-й с минутным отставанием от победителя (Ральфа).

Бразилия, Интерлагос, 31 марта; Ferrari F2002; кв: 1:13.241 (2), р. 1; поул: Монтойя (Williams), 1:13.114; разминка: 1:15.866 (1); жарко, сухо; победа.

Пересев на новую машину, Михаэль демонстрирует привычную форму. В гонке он сражается с Ральфом, отбивает яростные атаки брата на последних кругах и пересекает линию финиша на полсекунды раньше.

Сан-Марино, Имола, 14 апреля; Ferrari F2002; кв: 1:21.091, п; разминка: 1:25.906 (2); тепло, сухо; победа.

Жесткий поединок за поул с Рубенсом Баррикелло, который имел продолжение и в гонке, когда Ральф после пит-стопа откатился на третье место.

Испания, Барселона, 28 апреля; Ferrari F2002; кв: 1:16.364, п; разминка: 1:20.884 (3); жарко, сухо; бк, победа.

Даже маленькая ошибка не помешала Михаэлю взять поул. В гонке он лидировал от старта до финиша, даже в период пит-стопов, и победил с отрывом от Монтойи более чем в полминуты.

Австрия, А1Ринг, 12 мая; Ferrari F2002; кв: 1:08.704 (3), р. 2; поул: Баррикелло, 1:08.082; разминка: 1:10.895 (2); тепло,

сухо; бк, победа.

В квалификации остался недоволен своей машиной и пересел в запасную. Гонка — та самая, печально знаменитая своим финалом. Баррикелло был впереди на последнем круге, но за сто метров до финиша по приказу Жана Тодта пропустил Шумахера вперед. Такая победа не доставила удовольствия никому, включая Михаэля.

Монако, Монте-Карло, 26 мая; Ferrari F2002; кв: 1:17.118 (3), р. 2; поул: Монтойя, 1:16.676; разминка: 1:20.972 (2); тепло, сухо; 2 место.

Непростая квалификации — трудно было пройти трассу без помех. До 44 круга (пит-стоп) шел третьим вслед за Култардом и Монтойей. Затем у Хуана-Пабло отказал мотор, и Михаэль финишировал в секунде позади Култарда.

Канада, Монреаль, 9 июня; Ferrari F2002; кв: 1:13.018 (2), р. 1; поул: Монтойя, 1:12.836; разминка: 1:16.780 (1); тепло, сухо; победа.

В квалификации сражался за поул с Монтойей, а гонку повел Баррикелло. Шумахер шел третьим, затем вторым после пит-стопа Монтойи, затем первым после пит-стопа Баррикелло. После второй серии пит-стопов вновь вышел вперед и победил, на секунду опередив Култарда.

Гран-при Европы, Нюрбургринг; 23 июня; Ferrari F2002; кв: 1:30.035 (3), р. 2; поул: Монтойя, 1:29.906; разминка: 1:32.987 (2); тепло, сухо; бк, 2 место.

Из-за проблем с трансмиссией вынужден был пересесть на запасную машину. Со старта лидировал Баррикелло, Шумахер шел вторым, начиная с третьего круга, когда обошел Ральфа. На сей раз никаких указаний от команды не последовало, и Рубенс пересек линию финиша на 0.2 секунды раньше Михаэля.

Великобритания, Сильверстоун, 7 июля; Ferrari F2002; кв: 1:19.042 (3), р. 2; поул: Монтойя, 1:18.998; разминка: 1:22.815 (2); облачно, временами дождь; победа.

В квалификации уступил Монтойе и Баррикелло, но Рубенс стартовал последним из-за проблем с электрооборудованием. Гонку повел Монтойя. Первый пит-стоп ничего не изменил (они побывали в боксах одновременно на 13 круге, чтобы поставить дождевую резину), но спустя два круга Михаэль обошел колумбийца и понесся вперед, мастерски справляясь с меняющимися погодными условиями и скользкой трассой.

Баррикелло геройски закончил гонку вторым.

Франция, Маньи-Кур, 21 июля; Ferrari F2002: кв: 1:12.008 (2), р. 1; поул: Монтойя, 1:11.985; разминка: 1:14.174 (1); тепло, сухо; победа.

В первой квалификационной попытке он остался без результата, потому что отправился прямиком в гравий. Гонку вел Монтойя, Шумахер его преследовал, но лидер менялся несколько раз: Монтойя, Шумахер, Монтойя, Райкконен (McLaren), Култард, Райкконен и, наконец, за пять кругов до финиша, когда Кими поскользнулся на масле в «Аделаиде», Михаэль снова стал первым. Победа принесла ему очередной титул, на достижение которого он затратил всего 11 гонок, это повторение рекорда, установленного в 1992 году Найджелом Мэнселлом.

Германия, Хоккенхайм, 28 июля; Ferrari F2002; кв: 1:14.389, п; разминка: 1:16.726 (1); жарко, сухо; бк, победа.

Подавляющее преимущество! Первый на тренировках в пятницу и субботу, на тренировке и в гонке.

Венгрия, Хунгароринг, 18 августа; Ferrari F2002; кв: 1:13.392 (2), р. 1; поул: Баррикелло, 1:13.333; разминка: 1:16.864 (1); жарко, сухо; бк, 2 место.

Баррикелло раскрылся в полную силу. Это единственный напарник Шумахера, конкурировавший с ним в квалификациях на равных. В гонке им тоже не было равных.

Бельгия, Спа, 1 сентября; Ferrari F2002; кв: 1:43.726, п: разминка: 1:48.044 (1); облачно, сухо; бк, победа.

Хотите — верьте, хотите — нет, но это первый поул Михаэля на бельгийской трассе! Кими мог лишить Михаэля этого удовольствия, но завяз в трафике. Мощно провел гонку, как и Баррикелло, отставший на финише на 2 секунды. Остальные растворились далеко позади. 10-я победа в сезоне — побит прежний рекорд, установленный Найджелом Мэнселлом.

Италия, Монца. 15 сентября; Ferrari F2002; кв: 1:20.521 (2), р. 1; поул: Монтойя, 1:20.264; разминка: 1:25.137 (4); тепло, сухо; 2 место.

Доволен местом в первом ряду. Лидировал в средней части гонки, пока на пит-стопе был Баррикелло.

США, Индианаполис, 29 сентября; Ferrari F2002; кв: 1:10.790, п; разминка: 1:13.183 (1); тепло, сухо; 2 место.

В квалификации лучшая попытка испорчена желтыми флагами. В гонке доминировал на пару с Баррикелло и на последнем круге попытался организовать «братский финиш», да Баррикелло его не понял. Или не захотел понять.

Япония, Сузука, 13 октября; Ferrari F2002; кв: 1:31.317, п; разминка: 1:36.249 (1); тепло, сухо; бк, победа.

Остался доволен машиной: то есть завоевал поул. Лидировал от старта до финиша, за исключением одного круга (первый пит-стоп). Закончил сезон 11-й победой.

Шумахер: 144 очка. Баррикелло: 72. Монтойя: 50.

2003 год

Австралия, Мельбурн, 9 марта; Ferrari F2002; кв: 1:27.173, п; разминка: 1:27.844 (2); сыро-сухо; 4 место.

В однокруговой квалификации (новый формат, введенный с этого года) Шумахер стартовал четвертым с конца и оказался самым быстрым. В гонке лидировал, на восьмом круге заехал за шинами для сухой погоды — и тут заело гайку крепления колеса. Вернулся в гонку восьмым, поднялся на вторую позицию во время серии пит-стопов и даже лидировал, когда менял шины Монтойя. Но после второго пит-стопа не сумел подняться выше четвертого места.

Малайзия, Сепанг, 23 марта; Ferrari F2002; кв: 1:37.393 (3), р. 2; поул: Алонсо (Renault), 1:37.044; разминка: 1:39.483 (16); жарко, сухо; бк, 6 место.

Квалификация: «Третье место — лучшее, на что я мог рассчитывать». Гонка: на старте столкнулся с Трулли (позже принес ему извинения). Долго выбирался с последних мест, к 42 кругу вышел на пятую позицию, но отступил на шаг назад во время пит-стопов.

Бразилия, Интерлагос, 6 апреля; Ferrari F2002; кв: 1:14.130 (7), р. 4; поул: Баррикелло (Ferrari), 1:13.307; разминка: 1:14.166 (3); сыро-сухо; сход из-за аварии на 26 круге.

Небольшая неточность в квалификации стоила ему потери многих мест. В гонке к 16 кругу поднялся на третье место, но затем слетел с трассы: «Аквапланирование… В такой ситуации ты становишься просто пассажиром».

Сан-Марино, Имола, 20 апреля; Ferrari F2002; кв: 1:22.327, п; разминка: 1:23.542 (2); тепло, сухо; бк, победа.

Трудная гонка: накануне скончалась мать. В квалификации уверенно лидировал. Гонку повел брат Ральф, Михаэль вышел вперед после пит-стопов.

Испания, Барселона, 4 мая; Ferrari F2003; кв: 1:17.762, п; разминка: 1:19.260 (4); жарко, сухо; победа.

Новая машина оказалась более быстрой. Безупречная гонка и победа над Алонсо с преимуществом в 5.7 секунды.

Австрия, А1Ринг; 18 мая; Ferrari F2003; кв: 1:09.150, п; разминка: 1:09.639 (3); дожди; бк, победа.

Даже небольшая помарка не испортила квалификационную попытку. Лидировал до первого пит-стопа, где из-за сбоя заправочной системы на машину брызнул бензин и полыхнул. Его усадили обратно, и позднее Михаэль нашел силы пошутить относительно своего испуга.

Монако, Монте-Карло, 1 июня; Ferrari F2003; кв: 1:15.644 (5), р. 3; поул: Ральф Шумахер (Williams), 1:15.259; разминка: 1:16.127 (5); тепло, сухо; 3 место.

Провалил второй и третий сектора в квалификации. Заправился на длинную гонку, тащился позади Трулли на пятом месте. Третье место расценил как «очень хороший результат».

Канада, Монреаль, 15 июня; Ferrari F2003; кв: 1:16.047 (3), р. 2; поул: Р. Шумахер, 1:15.529; разминка: 1:18.845 (17); тепло, сухо; 3 место.

«Не самая моя лучшая попытка» в квалификации. Тяжелая, напряженная гонка. Ральфа удалось переиграть только за счет пит-стопа.

Гран-при Европы, Нюрбургринг, 29 июня; Ferrari F2003; кв: 1:31.555 (2), р. 1; поул: Райкконен (McLaren), 1:31.523; разминка: 1:31.981 (1); тепло, сухо; 5 место.

Ошибся на торможении, заблокировал колесо и упустил поул. Шел третьим, затем уступил одну позицию Монтойе, другую — из-за разворота. К финишу отстал от Ральфа на целую минуту.

Франция, Маньи-Кур, 6 июля; Ferrari F2003; кв: 1:15.480 (3), р. 2; поул: Р. Шумахер, 1:15.019; разминка: 1: 51.879 (5); жарко, сухо; 3 место.

После квалификации заметил, что ожидал на этой трассе большего. Знал, что в гонке бороться за победу будет трудно. Шел четвертым, затем одну позицию отыграл.

Великобритания, Сильверстоун, 20 июля; Ferrari F2003; кв: 1:21.867 (5), р. 3; поул: Баррикелло, 1:21.209; разминка: 1:22.074 (3); облачно; 4 место.

В «Абби» ошибся, зашел слишком широко. В гонке шел пятым, когда на трассу выскочил сумасшедший, и заезд пришлось прервать с помощью сейфти-кара. В этот момент все ринулись в боксы, где Михаэлю пришлось ждать, пока обслужат Баррикелло. Вернулся на трассу 14-м. «Четвертое место — очень даже неплохо».

Германия, Хоккемхайм, 3 августа; Ferrari F2003; кв: 1:15.898 (6), р. 3; поул: Монтойя, 1:15.167; разминка: 1:16.532 (9); жарко, сухо; 7 место.

В квалификации машина неважно слушалась руля. В гонке с пятой позиции к 59 кругу поднялся на вторую, но за 4 крута до финиша получил прокол и в итоге уступил победителю (Монтойе) целый круг.

Венгрия, Хунгароринг, 24 августа: Ferrari F2003; кв: 1:22.755 (8), р. 4; поул: Алонсо, 1:21.688; разминка: 1:22.210 (1); жарко, сухо; 8 место.

Квалификация: «Здорово разочарован». Гонка: «Слишком многое пошло не так». Долго висел позади Култарда, долго сидел на втором пит-стопе, проиграл победителю (Алонсо) круг.

Италия, Монца, 14 сентября; Ferrari F2003; кв: 1:20.963, п; разминка: 1:27.906 (19); жарко, сухо; бк, победа.

Скорость вернулась — так он сказал. В гонке уступил лидерство лишь на один круг (во время первых пит-стопов) и после финиша заявил, что этот день, пожалуй, лучший в его карьере.

США, Индианаполис, 28 сентября; Ferrari F2003; кв: 1:12.194 (7), р. 4; поул: Райкконен, 1:11.670; разминка: 1:12.688 (6); сухо-сыро; бк, победа.

В квалификации машину слишком сильно мотало. На старте быстро (на пятом круге) вышел на третье место, затем откатился на шестое, после пит-стопов шел 12-м, но безжалостно обошел одного за другим всех соперников и одержал победу. Накануне решающей гонки на Сузуке счет с Райкконеном 92:83 в пользу Шумахера. Кими нужна победа при нулевом результате у Михаэля.

Япония, Сузука, 12 октября; Ferrari F2003; кв: 1:34.302 (14), р. 7; поул: Баррикелло, 1:31.713; разминка — нет результата; облачно, дождь; 8 место.

Квалификация: «Интересная сессия». Дождь пошел как раз в то время, когда ему предстояло выполнить свою попытку. Напряженная гонка, проходившая как бы в нескольких измерениях. После столкновения с Сато пришлось ехать на ремонт, откатываясь на последнее место. Впереди Култард и Райкконен несколько раз сменили друг друга на второй позиции, но первым шел Баррикелло, и Шумахеру этого было вполне достаточно. Даже после того, как его боднул Ральф.

Шумахер: 93 очка, Райкконен: 91, Монтойя: 82.

2004 год

Австралия, Мельбурн, 7 марта; Ferrari F2004; кв: 1:24.408, п; тепло, сухо; бк, победа.

Снова изменился формат квалификации и отменена воскресная разминка. Шумахер доминировал с первых тренировок, взял поул (переиграв Баррикелло), лидировал от старта до финиша, не отдав соперникам ни одного круга. «Безупречная гонка!»

Малайзия, Сепанг, 21 марта; Ferrari F2004; кв: 1:33.074, п; жарко, сухо; победа.

В квалификации «умопомрачительный круг» (второй результат у Марка Уэббера из Jaguar). Лидировал, отбивая атаки Монтойи («Тяжелый соперник»).

Бахрейн, Сахир, 4 апреля; Ferrari F2004; кв: 1:30.139, п; облачно, дождь; бк, победа.

Квалификация: «Не скажу, что попытка была безупречной». В гонке разыграл победу с Баррикелло. «Сказочный результат» Для Ferrari — безусловно. Для остальных — сущий кошмар.

Сан-Марино, Имола, 25 апреля; Ferrari F2004; кв: 1:20.011 (2), р. 1; поул: Баттон (BAR), 1:19.753; тепло, сухо; бк, победа.

Квалификация: «Соперники прибавили». Баттон вел гонку до первого пит-стопа, пока Шумахер спокойно отбивался от Монтойи, затем — знакомая картина. Как только Баттон ушел в боксы, Шумахер выдал два ураганных круга и после своего пит-стопа остался лидером. Гонка была сделана!

Испания, Барселона, 9 мая; Ferrari F2004; кв: 1:15.022, п; тепло, сухо; бк, победа.

Первые два сектора в квалификации прошел так быстро, что решил не рисковать на третьем, сбросил темп. Гонку до пит-стопа вел Ярно Трулли (Renault), затем вперед вышел Михаэль: «Я решил пустить все на волю стратегии».

Монако, Монте-Карло, 23 мая; Ferrari F2004; кв: 1:14.516 (5), р. 3; поул: Трулли, 1:13.985; бк, сход на 45 круге из-за аварии.

Итоги квалификации назвал разочаровывающими. В гонке поначалу шел шестым, но постепенно поднимался выше и выше и

к 43 кругу (после пит-стопа Трулли) вышел в лидеры. В этот момент на трассу вышел сейфти-кар (авария Алонсо), и Шумахер прогревал тормоза и шины, когда в тоннеле в него въехал Монтойя.

Гран-при Европы. Нюрбургринг, 3 мая; Ferrari F2004; кв: 1:28.351, п; тепло, сухо; бк, победа.

Отличный круг в квалификации. Гонка: «Интересно было посмотреть, удастся ли мне от всех уехать». Удалось. Уступил лидерство (Баррикелло), только когда дозаправлялся.

Канада, Монреаль, 13 июня; Ferrari F2004; кв 1:13.355 (6), р. 3; поул: Р. Шумахер (Williams), 1:12.275; тепло, сухо; победа.

Квалификацию проводил с баком, заправленным в расчёте на тактику двух (а не трех) пит-стопов. Машина шла стабильно быстро, и с пятого места на первом круге Михаэль к 18-му вышел в лидеры. После пит-стопа вернул себе лидерство на 33 круге.

США, Индианаполис, 20 июня; Ferrari F2004; кв: 1:10.400 (2), р. 1; поул: Баррикелло, 1:10.233; тепло, сухо; победа.

В квалификации не надеялся на место и первом ряду. Гонку повел Баррикелло, но из-за столкновения четырёх гонщиков вышел сейфти-кар. На рестарте Михаэль вышел на первую позицию и удержал ее до финиша.

Франция, Маньи-Кур, 4 июля; Ferrari F2004; кв: 1:13.971 (2), р. 1; поул: Алонсо, 1:13.698; тепло, сухо; бк, победа.

Недостаточно быстро прошел третий сектор. В гонке до второй серии пит-стопов лидировал Алонсо. Шумахер провел вторую дозаправку на три круга раньше, потом сумел разогнаться настолько, что не упустил лидерства. Ferrari перешла на тактику четырех пит-стопов, и за Михаэлем было не угнаться…

Великобритания, Сильверстоун, 11 июля; Ferrari F2004; кв: 1:18.710 (4), р. 2; поул, Райкконен (McLaren), 1:18.233; облачно; бк, победа.

Дождался, когда Кими ушел на пит-стоп, прибавил темп — и уже не упустил лидерство.

Германия, Хоккенхайм, 25 июля; Ferrari F2004; кв: 1:13.306, п; жарко, сухо; победа.

Снова на поул-позиции. Лидировал на протяжении практически всей гонки, хотя на него по очереди наседали

Райкконен, Алонсо и Баттон.

Венгрия, Хунгароринг, 25 июля; Ferrari F2004; кв: 1:19.146, п; жарко, сухо; бк, победа.

Разыграл с Баррикелло поул (Рубенс уступил 0.177 секунды), а затем и гонку.

Бельгия, Спа, 29 августа; Ferrari F2004; кв: 1:56.304 (2), р. 1; поул: Трулли, 1:56.232; облачно, сухо; 2 место.

Попытку в квалификации испортил дождь. Финишировал вторым вслед за Райкконеном, но этого было достаточно, чтобы в седьмой раз завоевать чемпионский титул.

Италия, Монца, 12 сентября; Ferrari F2004; кв: 1:20.637 (3), р. 2; поул: Баррикелло, 1:20.089; сыро-сухо; 2 место.

Ошибся в «Параболике», уступил поул. Толчок от соперника и разворот во второй шикане на первом круге отбросил его на 15 место. Прорвался сквозь строй соперников (Ferrari шел невероятно быстро) и закончил гонку вслед за Баррикелло.

Китай, Шанхай, 26 сентября; Ferrari F2004; кв: не показал результата, р. 10; поул: Баррикелло, 1:34.012; тепло, сухо; бк, 12 место.

Во время квалификационной попытки вылетел в гравий, так и не поняв почему. В гонке, по словам Михаэля, на его долю выпали все неудачи, какие только можно представить. Стартовав последним, к 19 кругу пробился на шестое место, затем столкновение с Клином (Jaguar), разворот, прокол. Финишировал в круге позади победителя (Баррикелло).

Япония, Сузука, 10 октября; Ferrari F2004; кв: 1:33.542, п; тепло, сухо; победа.

Из-за тайфуна, залившего автодром в субботу, квалификацию перенесли на воскресное утро. Это дало Михаэлю исторический шанс в один день выиграть и квалификацию, и гонку.

Бразилия, Интерлагос, 24 октября; Ferrari F2004; кв: 1:11.386 (8), р. 4; поул: Баррикелло, 1:10.646; сыро-сухо; 7 место.

Утром в субботу попал в аварию, после которой не удалось восстановить настройки («Немного сносило нос»). В гонке под моросившим дождем не смог показать всего, на что способен. Отстал от победителя (Монтойи) почти на минуту. После финиша признался, что, хотя и не чувствует себя уставшим, все же мечтает

об отпуске.

Шумахер: 148 очков, Баррикелло: 114, Баттон: 85.

2005 год

Австралия, Мельбурн, 6 марта; Ferrari F2004M; кв: 1:57,931 (18), р. 9; поул: Физикелла (Renault), 1:33.171; облачно, сухо; сход из-за аварии на 42 круге.

Во время квалификации на автодром обрушился ливень, и Михаэля смыло с трассы. В гонке к 22 кругу поднялся на десятое место, затем откатился назад. К 40 кругу поднялся на седьмую позицию, но все было кончено, когда он столкнулся с Хайдфельдом. «Винить в этой аварии некого…»

Малайзия, Сепанг, 20 марта; Ferrari F2004M; кв: 1:34.072 (13), р. 7; поул: Алонсо (Renault), 1:32.582; тепло, сухо; 7 место.

Остался крайне недоволен тем, как работает свежая резина на Ferrari в сравнении с конкурентами. В гонке к 42 кругу поднялся на шестую позицию, затем одно место отдал на пит-стопе. «Я сделал что смог».

Бахрейн, Сахир, 3 апреля: Ferrari F2005; кв: 1:30.237 (2), р. 1; поул: Алонсо, 1:29.848; жарко, сухо; сход на 12 круге из-за отказа гидравлики.

Наконец-то пересел на новую машину, и это сказалось на результатах. В гонке держался рядом с Алонсо, пока не отказала гидросистема. В целом остался очень доволен новой машиной.

Сан-Марино, Имола, 24 апреля; Ferrari F2005; кв: 1:20.260 (14), р. 7; поул: Райкконен (McLaren), 1:19.886; облачно, сухо; бк, 2 место.

Ошибка в «Риваццe» во время квалификации отбросила его далеко назад. В гонке несколько исправил положение, поднявшись к 25 кругу на третье место, а к 40-му — на второе. На финише уступил Алонсо всего 0.2 секунды.

Испания, Барселона, 8 мая; Ferrari F2005; кв: 1:15.398 (8). р. 4; поул: Райкконен, 1:14.891; тепло, сухо; прокол и сход на 46 круге.

Сдержанно оценил итоги квалификации: потерял время в двух последних секторах. Гонка — по привычному в этом сезоне сценарию: прорыв из задних рядов (второй к 30 кругу), а потом сход из-за прокола. «Странно, что проколы происходят с одним и тем же колесом».

Монако, Монте-Карло, 22 мая; Ferrari F2005; кв: 1:16.186 (8), р. 4; поул: Райкконен, 1:13.644; тепло, сухо; бк, 7 место.

Не лучшим образом сложилась и квалификация, и гонка. Застрял позади Култарда, да еще и носовой обтекатель вынужден был менять.

Гран-при Европы, Нюрбургринг, 29 мая; Ferrari F2005; кв: 1:31.585 (10), р. 5; поул: Хайдфельд (Williams), 1:30.081; тепло, сухо; 5 место.

В квалификации промучился со сносом передка, в гонке занялся привычным уже делом («скорость была не такая, как прежде») — попыткой заработать хоть какие-то очки. Однажды соскочил с трассы.

Канада, Монреаль, 12 июня; Ferrari F2005; кв: 1:15.475 (2), р. 1; поул: Баттон (BAR), 1:15.217; тепло, сухо; 5 место.

В квалификации были опасения, что может отказать коробка. Неудачно стартовал (не хватало сцепления с трассой), а на финише не хватило скорости, чтобы обойти Райкконена.

США. Индианаполис, 19 нюня; Ferrari F2005; кв: 1:11.369 (5), р. 3; поул: Трулли (Toyota), 1:10.625; облачно, сухо; бк, победа.

Скандальная гонка с участием всего трех команд. Во время квалификации разбился Ральф Шумахер (Toyota), и Michelin не рекомендовала своим гонщикам выходить на старт из соображений безопасности. В итоге старт приняли гонщики Ferrari, Jordan и Minardi. Все они благополучно докатили до финиша: сначала пара Ferrari, за ними с отставанием на круг пара Jordan и, наконец, в двух кругах позади два Minardi. Эта «победа» оказалась для Михаэля единственной за весь сезон.

Франция, Маньи-Кур, 3 июля; Ferrari F2005; кв: 1:14.572 (4), р. 2; поул: Алонсо, 1:14.412; тепло, сухо; 3 место.

Машина пошла получше, и Михаэль даже рассчитывал на поул. Но третье место на финише — максимум, что ему удалось выжать.

Великобритания, Сильверстоун, 10 июля; Ferrari F2005; кв: 1:21.275 (10), р. 5; поул: Алонсо, 1:19.905; тепло, сухо; 6 место.

Не сумел настроиться на третий сектор в квалификации («чрезмерный снос»). В гонке выглядел неплохо, но скорости явно не хватало.

Германия, Хоккенхайм, 24 июля; Ferrari F2005; кв: 1:15.006 (5), р. 3; поул: Райкконен, 1:14.320; облачно, сухо; 5 место.

В квалификации чисто прошел круг, выжав из машины все что можно. В гонке «здорово мучился с шинами».

Венгрия, Хунгароринг, 31 июля; Ferrari F2005; кв: 1:19.882, п; жарко, сухо; 2 место.

Наконец-то поул! Лидировал до второго пит-стопа, затем начал терять темп (шины…).

Турция, Стамбул, 21 августа; Ferrari F2005; кв: не показал результата, р. 10; поул: Райкконен, 1:26.797; жарко, сухо; сход из-за столкновения на 32 круге.

Вылет в квалификации: «Я ожидал, что девятый поворот из-за порывов ветра будет непрост, я это учел, но, видимо, не до конца». В гонке столкнулся с Уэббером (Williams): «Он сместился вправо. Когда я начал тормозить, он пропал из поля моего зрения, а затем, когда я уже вошел в поворот, получил сильный удар».

Италия, Монца, 4 сентября: Ferrari F2005; кв: 1:21.721 (7), р. 4; поул: Райкконен, 1:20.878; тепло, сухо; 10 место.

В квалификации ехал с полупустым баком. В гонке сцепился с Баттоном и на 50 круге вылетел с трассы. На финише проиграл победителю (Монтойе) более полутора минут.

Бельгия, Спа, 11 сентября; Ferrari F2005; кв: 1:47.476 (7), р. 4; поул: Монтойя, 1:46.391; облачно, сухо; сход из-за столкновения на 13 круге.

После квалификации жаловался на то, что на ухабистой и скользкой трассе чувствует себя за рулем этой машину некомфортно. В гонке в повороте «Ля Сурс» его «догнал» Сато: «Даже и не знаю, какой метод лечения мог бы ему помочь…»

Бразилия, Интерлагос, 25 сентября; Ferrari F2005; кв: 1:12.976 (7), р. 4; поул: Алонсо, 1:11.988; переменная облачность; 4 место.

Квалификационную попытку начал неплохо, затем потерял сцепление с трассой. Гонка: «Терпимо». Шины Bridgestone понемногу заработали, и Михаэль благополучно доехал до финиша. Чемпионом мира стал Алонсо, который закончил гонку третьим.

Япония, Сузука. 9 октября; Ferrari F2005; кв: 1:52.676 (14),

р. 7; поул: Ральф Шумахер, 1:46.106; тепло, сухо; 7 место.

Квалификационная попытка пришлась на дождь. Гонка: «Разочарован». Ему не удавалось держаться рядом с гонщиками Renault.

Китай, Шанхай, 16 октября; Ferrari F2005; кв: 1:35.301 (6), р. 3; поул: Алонсо, 1:34.080; тепло, сухо; сход после вылета на 22 круге.

Квалификацию подпортила ошибка во втором повороте. Гонка: «Странный финал сезона». Его ударили на формирующем круге, а затем еще раз под сейфти-каром. «Я вылетел просто потому, что мои шины были полностью изношены».

Алонсо: 133 очка, Райкконен: 112, Шумахер: 62.

2006 год

Бахрейн, Сахир, 12 марта; Ferrari 248 F1; кв: 1:31.431, п; сухо, ветрено; 2 место.

В квалификации повторил рекорд Сенны по числу поул-позиций, заметив, что не ожидал оказаться первым. В гонке мог одолеть Алонсо, если бы прошел перед пит-стопом на круг больше.

Малайзия, Сепанг, 19 марта; Ferrari 248 F1; кв: 1:34.668 (4), р. 7 (переставлен на 10 позиций назад за замену двигателя); поул: Физикелла (Renault), 1:33.840; жарко, сухо; 6 место.

Результатом квалификации остался доволен, потому что Алонсо и Райкконен проехали ненамного быстрее. Гонку закончил вслед за своим новым напарником Массой.

Австралия, Мельбурн, 2 апреля; Ferrari 248 F1; кв: 1:26.718 (11), р. 6; поул: Баттон (Honda), 1:25.229; сухо; сход из-за аварии на 32 круге.

Из-за дождя не сумел попасть в последнюю часть квалификации. В гонке шел шестым, когда потерял управление, подскочив на кочке, и разбил машину о стенку.

Сан-Марино, Имола, 23 апреля; Ferrari 248 F1; кв: 1:22.795, п; сухо; победа.

Чистый, хирургически точный круг принес ему 66 поул. Рекорд Сенны был побит на той же трассе, где и был установлен в 1994 году. В гонке уступал лидерство только в период пит-стопов.

Гран-при Европы, Нюрбургринг, 7 мая; Ferrari 248 F1; кв: 1:30.028 (2). р. 1: поул: Алонсо (Renault); тепло, сухо; бк, победа.

Алонсо выполнил безупречную попытку, а Шумахер был «рад, что попал в первый ряд». Четыре быстрых круга перед пит-стопом помогли переиграть Алонсо.

Испания, Барселона, 14 мая; Ferrari 248 F1; кв: 1:14.970 (3), р. 2; поул: Алонсо, 1:14.648; тепло, сухо; 2 место.

Выбор шин в квалификации объяснил тем, что все мысли были направлены на гонку. Ну а там «все решилось на первом отрезке, когда Фернандо удалось от меня уехать — просто потому, что мне не хватало скорости».

Монако, Монте-Карло, 28 мая: Ferrari 248 F1; кв: результат аннулирован, р. 11; поул: Алонсо, 1:13.962; тепло, сухо; бк, 5 место.

Попытка помешать Алонсо показать лучший результат закончилась грандиозным скандалом. Шумахер уходил в гонку последним, а закончил пятым, не удержавшись от критики в адрес стюардов за решение, принятое после квалификации.

Великобритания, Сильверстоун,11 июня; Ferrari 248 F1; кв: 1:20.574 (3), р. 2; поул: Алонсо, 1:20.253; жарко, сухо; 2 место.

Ferrari по-прежнему не хватает скорости, и справиться с Алонсо по-прежнему не удается. А вот Райкконена за счет пит-стопов переиграть удалось.

Канада, Монреаль. 25 июня; Ferrari 248 F1; кв: 1:15.986 (5), р. 3: поул: Алонсо, 1:14.942; жарко, сухо; 2 место.

В квалификации не хватало скорости, и в гонке Михаэль постарался «свести потери к минимуму», держаться к Алонсо как можно ближе. Счет после этого этапа 84:59 в пользу испанца.

США, Индианаполис, 2 июля; Ferrari 248 F1; кв: 1:10.832, п; жарко, сухо; бк, победа.

Был удивлен приличным отрывом от соперников (Масса проиграл 0.6 секунды). Машина отлично сбалансирована, шины работают стабильно. В гонке уступал лидерство только на время пит-стопов. «Мы выглядели сильно начиная с первых тренировок».

Франция, Маньи-Кур, 16 июля; Ferrari 248 F1; кв: 1:15.493, п; жарко, сухо; бк, победа.

И вновь удивлен победе в квалификации (0.3 секунды от Алонсо). После гонки заявил, что не ожидал и победы: «Стартовал хорошо, после этого шел в своем темпе».

Германия, Хоккенхайм, 30 июля; Ferrari 248 F1; кв: 1.14.205 (2), р. 1; поул: Райкконен, 1:14.070; жарко, сухо; бк, победа.

В квалификации в баках у Шумахера были больше топлива, чем у Райкконена, и результатом он остался доволен. Кими ушел на дозаправку уже после 10 кругов, и победу Михаэль уже не упустил. Вторым финишировал Масса. Пятым — Алонсо. Счет стал 100:89 — по-прежнему в пользу испанца.

Венгрия, Хунгароринг, 6 августа; Ferrari 248 F1; кв: 1:20.875, р. 6 (2-секундный штраф за обгон под красными флагами); поул: Райкконен, 1:19.599; дождь; 8 место.

После квалификации Михаэль предпочел не комментировать, что произошло. Гонку провел по-шумахеровски: четвертый на первом круге, позднее поднялся на второе, но не стал менять резину — и столкнулся с Хайдфельдом. Получил классификацию на 9-й позиции, но затем был дисквалифицирован Роберт Кубица.

Турция, Стамбул, 27 августа; Ferrari 248 F1; кв: 1:27.284 (2), р. 1; поул: Масса, 1:26.907; жарко, сухо; бк, 3 место.

Не сумел полностью раскрыть потенциал машины в квалификации, был не слишком доволен ее поведением в гонке, на пит-стопе под сейфти-каром уступил второе место Алонсо. Гонку выиграл Масса. Счет в чемпионате 108:96 в пользу Алонсо.

Италия, Монца, 10 сентября; Ferrari 248 F1; кв: 1:21.486 (2), р. 1; поул: Райкконен, 1:21.484; жарко, сухо; победа.

Кими опередил его в квалификации на 2 тысячных (!) секунды, но он ехал с пустыми баками, и, когда ушел на пит-стоп в гонке, Шумахер с благодарностью принял лидерство. Денек вообще сложился удачный: у Алонсо, к восторгу тиффози, эффектно сгорел двигатель. Счет стал 108:106. По-прежнему в пользу Алонсо.

Китай, Шанхай, 1 октября; Ferrari 248 F1; кв: 1:45.775 (6), р. 3: поул: Алонсо. 1:44. 360; сыро-сухо; победа.

Жаловался, что дождь испортил ему квалификацию. В гонке уверенно лидировал Алонсо, но команда слишком долго продержала его на пит-стопе. Счет 116:116.

Япония, Сузука, 8 октября; Ferrari 248 F1; кв: 1:29.711 (2), р. 1; поул: Масса, 1:29.599; тепло, сухо; сход.

«Два Ferrari в первом ряду — отличный расклад перед гонкой. Тем более что наши соперники лишь в третьем ряду». Уверенно вел гонку, пока на 37 круге двигатель не выбросил дымный шлейф…

Бразилия, Интерлагос, 22 октября; Ferrari 248 F1; кв: не показал результата. р. 10; поул: Масса, 1:10.680; Сухо, тепло; бк, 4 место.

Решающий этап — да еще и последний в его карьере — начался с форменной катастрофы. Из-за отказа топливной системы Михаэль не смог пройти в квалификации ни одного

круга на время. Его ждала почти невыполнимая задача: победить, стартовав с последней позиции. Геройская гонка: прорыв на пятое место, прокол, еще один прорыв с 12-й позиции на четвертую. Алонсо спокойно закончил гонку на второй позиции, даже не попытавшись погнаться за Массой — в этом не было никакой необходимости.

Алонсо: 134 очка, Шумахер: 121, Масса: 80.

notes

Примечания

1

Суго — автодром в 300 километрах от Токио.

2

Ralt — шасси, разработанное известным австралийским конструктором Роном Торонаком; Mugen — компания, создающая гоночные двигатели на базе моторов Honda.

3

IMG — влиятельная международная компания, занимающаяся контрактами спортсменов.

4

Пейс-кар — так японцы с подачи американцев называют машину службы безопасности, которая в опасных ситуациях задает пелетону определенный темп или, по-английски, *pace*

5

Джанни Аньелли, глава Rat, компании, которой принадлежала Ferrari

6

В Сильверстоуне в 1999 году, когда во время Гран-при Великобритании Михаэль сломал ногу

7

За столкновение с Вильнёвом Шумахер исключен из личного зачета, но за ним сохранены все заработанные очки.